DIX
POLITISCHE ERDKUNDE

JEDERMANNS BUECHEREI
VERLAG HIRT

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

THE LIBRARY
OF THE

CLASS 911
BOOK D642pa

Digitized by Google

5-3
10
75

Digitized by Google

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Natur aller Länder / Religion und Kultur aller Völker
Wissen und Technik aller Zeiten

*

ABTEILUNG: ERDKUNDE

Herausgegeben von
Kurt Krause und Rudolf Reinhard

Ferdinand Hirt in Breslau
1922

Digitized by Google

Arthur Dix

Politische Erdkunde

Ferdinand Hirt in Breslau
1922

Digitized by Google

Mit 12 Karten

UNIVERSITY OF MINNESOTA LIBRARY

Copyright 1922 by Ferdinand Hirt, Breslau

Digitized by Google

911
D 642 p2

Vorbemerkung.

Unter den Erscheinungen, die zum deutschen Zusammenbruch am Ausgang des Weltkrieges geführt, wird man nicht an letzter Stelle die Tatsache zu verzeichnen haben, daß bis in die höchsten und maßgebendsten Stellen hinein ein klarer Überblick und ein treffsicheres Urteil über die außenpolitische Lage und über die weltpolitische Stellung der Gegner Deutschlands fehlte. Hieraus ergaben sich sowohl bei der Einleitung des Krieges, als auch in seinem weiteren Verlauf schwere politische Mißgriffe, die mit zu der Katastrophe und zu unserer heutigen Lage geführt haben. Jetzt hat das deutsche Volk in seiner Gesamtheit auch seine außenpolitischen Schicksale in die Hand genommen, und notwendiger denn je ist daher in Deutschland die weiteste Verbreitung derjenigen Kenntnisse, die zu außenpolitischer Urteilsbildung befähigen. Da zu den wichtigsten Rüstzeugen hierfür die politische Erdkunde zu rechnen ist, so hat Verfasser es als eine gern erfüllte Pflicht betrachtet, dem Ruf der Herausgeber von „Jedermanns Bücherei" zu folgen und neben seiner anderweit veröffentlichten eingehenden Behandlung der politischen Geographie auf wissenschaftlicher Grundlage einige Kerngedanken der allgemeinen politischen Erdkunde in der vorliegenden knappen und auf die Aufnahmefähigkeit weitester Leserkreise eingestellten Form darzulegen, in der Hoffnung, dadurch zu seinem Teil an der so notwendigen Belebung außenpolitischen Verständnisses und der Förderung außenpolitischer Urteilsfähigkeit mitwirken zu können.

617300

Digitized by Google

Inhaltsübersicht.

Seite

I. Einleitung 1

II. Wirtschaftsgeographische Lebensbedingungen und wirtschaftspolitische Ziele der Staatsvölker 3

III. Verkehrsgeographische Lebensbedingungen und verkehrspolitische Ziele der Staatsvölker 9

1. Das Streben nach Beherrschung ganzer Stromgebiete . . . 10
2. Das Streben ans Meer 17
3. Das Streben nach mehrfachen Seezugängen 20
4. Das Streben nach der gegenüberliegenden Küste 33
5. Die Kreuzung großer Überlandwege 37

IV. Machtpolitische Triebkräfte und Ziele der Staatsvölker 41

1. Das Streben nach Abrundung des Machtbereichs 41
2. Das Streben nach völkischem Zusammenschluß 48

V. Erdkundliche Betrachtungen der neueren und neuesten Weltpolitik 52

1. Das letzte Jahrhundert vor dem Kriege 52
2. Politische Reibungsflächen in der Alten Welt bei Kriegsausbruch 60

VI. Das neue Weltbild 76

1. Die veränderte Karte von Europa 76
2. Richtungsänderungen im Weltverkehr 77

Literaturangaben 87

Register 88

Digitized by Google

I. Einleitung

Politische Erdkunde ist die Lehre von den Wohnsitzen und Machtbereichen der Staatsvölker. Ihr Beobachtungsgebiet ist die Erdoberfläche, soweit sie als Betätigungsfeld politisch zusammengeschlossener Menschen in Betracht kommt — die Erdoberfläche als Schauplatz des staatlich organisierten Völkerlebens. Sie behandelt das Verhältnis der politischen Gemeinschaften zu den bewohnten Erdräumen und Verkehrsgebieten.

Im politischen Beharrungszustande bilden das Hauptfeld ihrer Betrachtungen die Grenzen, die eine politische Gruppe von der anderen scheiden. In der politischen Bewegung beschäftigt sie sich mit der Veränderung der staatlichen Wohnsitze, in der politischen Gedankenwelt mit den Richtlinien für das Streben nach Veränderung der Wohnsitze.

Innerhalb der Grenzen eines Staatswesens dient der politischen Geographie als Arbeitsfeld die Abgrenzung der kleineren politischen Verbände, insbesondere der einzelnen staatlichen Verwaltungsgebiete. Auch diese innerpolitische Erdkunde ermangelt selbstverständlich nicht der Bedeutung. Sie kann beispielsweise zeitfälliges politisches Interesse gewinnen und in den politischen Tageskampf hineinbezogen werden, wo sich die Fragen der sogenannten »Wahlkreis-Geometrie« aufrollen, d. h. einer Einteilung kleinerer oder größerer Verwaltungsgebiete in Wahlkreise, deren Abgrenzung je nach der Zusammensetzung der Bevölkerung unter beruflichen, sozialen, wirtschaftlichen oder auch religiösen Gesichtspunkten von bestimmendem Einfluß sein kann auf die Gestaltung der politischen Mehrheiten und Minderheiten.

Diese innerpolitische Erdkunde aber soll nicht in den Gesichtskreis einbezogen werden, über den in den nachfolgenden Blättern Umschau zu halten ist. Wir wollen uns vielmehr beschränken auf das Hauptgebiet der politischen Erdkunde, die nicht innen-, sondern außenpolitisch ist, auf die Abgrenzung der Wohnsitze und Macht-

Digitized by Google

bereiche, der Wirtschafts- und Verkehrsgebiete der einzelnen Staaten gegenüber ihren staatlich organisierten Nachbarvölkern.

Die Triebkräfte, die auf die Abmessung und Veränderung der Grenzen staatlicher Wohnsitze einwirken, können materiellen und ideellen Bedürfnissen entspringen. Die materiellen Bedürfnisse richten sich auf den Nahrungsmittelspielraum im engeren und im weitesten Sinne. Als ideelle Bedürfnisse kommen in Frage: Das Streben nach Ausbreitung religiösen oder kulturellen Einflusses oder nach nationalem Zusammenschluß. Ideelle und materielle Beweggründe vermischen sich in der Betätigung staatlichen Machtbedürfnisses nach außen hin, die von dem Verlangen nach Sicherstellung der Grenzen, Sicherstellung der notwendigen Quellen des volkswirtschaftlichen Lebens und Sicherstellung der nationalen Einheit sich ausweiten können bis zum Streben nach umfassender Weltherrschaft.

Digitized by Google

II. Wirtschaftsgeographische Lebensbedingungen und wirtschaftspolitische Ziele der Staatsvölker

Das Streben nach materieller Bedürfnisbefriedigung steht im Eingang der Völkerbewegungen, mit denen sich die politische Erdkunde zu befassen hat. In der Urform ist dieses Streben nach materieller Bedürfnisbefriedigung die unmittelbare Suche nach Nahrungsmitteln. Hirtenvölker wechseln ihre Weideplätze. Zum Ackerbau übergegangene Stämme streben nach neuem Boden, wenn der alte im Fruchttragen ermattet oder räumlich nicht mehr ausreicht, um einer wachsenden Menschenzahl zu genügen. Bei fortschreitender Zivilisation tritt das Bedürfnis nach Aufbesserung der Nahrung durch die Erzeugnisse eines reicheren Klimas hinzu. So leitete der Gewürzhandel die Entdeckerfahrten, die zur Schaffung großer Kolonialreiche führten.

Neben dem Nahrungsbedürfnis fordert das Bekleidungsbedürfnis Deckung. In urtümlichen Verhältnissen genügen das Fell des erlegten Wildes oder der selbstgezogene und gesponnene Flachs. Aber auch die Felljagd führt über die Grenzen hinaus, und bei zunehmender Bevölkerung in rauhem Klima erhebt sich ein lebhaftes Bedürfnis nach Faserstoffen günstigerer Zonen, das wiederum merkbaren Einfluß auf die Kolonialpolitik ausübt.

Das Wohnungsbedürfnis endlich zeitigt das Verlangen nach dem Besitz ausreichender Mengen von Holz, Stein und Eisen.

Wollte die wirtschaftliche Erdkunde sich darauf beschränken, die einzelnen Landgebiete der Erde auf ihre natürlichen Gaben hin zu untersuchen und festzustellen, in welchem Maße sie das Bedürfnis des Menschen nach Nahrung, Kleidung und Wohnung zu befriedigen vermögen, so wäre sie eine tote Wissenschaft ohne lebendigen Wert. Sie muß Verbindung suchen mit der Völkerkunde, muß den verschieden gestalteten Kulturbedürfnissen der verschiedenen Völkerschaften Rechnung tragen, vor allen Dingen aber auch ihrem durchaus verschiedenen Vermögen, sich der vorhandenen Schätze zu bedienen.

Digitized by Google

Die höhere technische Entwicklungsstufe kann auf engem und spärlichem Boden zur Ernährung einer verhältnismäßig großen Bevölkerungszahl ausreichen, während unter wesentlich günstigeren natürlichen Bedingungen schon bei weniger zahlreicher Bewohnerschaft der Zustand der Übervölkerung eintreten kann, wenn die technische Kulturstufe der Bewohner ihnen ergiebige Nutzung der vorhandenen Bodenschätze versagt.

Erst das innige Zusammenwirken von wirtschaftlicher Erdkunde und Völkerkunde bereitet den Boden, auf dem die politische Erdkunde für ihr Teil zu schürfen vermag. Das Streben der Völker nach Bedürfnisbefriedigung, dessen geschichtliche Äußerungen die politische Erdkunde beschäftigen, beschränkt sich auch keineswegs etwa auf den Zug nach lockenden Nahrungsplätzen unter dem Gesichtspunkt der landwirtschaftlichen Fruchtbarkeit bzw. der ausreichenden Bodenerzeugnisse zur Deckung der Kleidungs- und Wohnungsbedürfnisse neben dem Nahrungsbedürfnis, sondern es kommt hinzu das Austauschbedürfnis zwischen Ländern der verschiedenen Klimate. Um diesem Austauschbedürfnis genügen zu können, muß Arbeitsverdienst erzielt, müssen über den eigenen Bedarf hinaus Austauschwaren hergestellt werden. So ergibt sich die Entwicklung der Industrie in Abhängigkeit teils von der Zufuhr industrieller Rohstoffe aus fremden Gebieten, teils von der Erschließung industrieller Absatzmärkte gleichfalls auf fremdem Boden. Aus den Überschüssen von Industrie und Handel sammelt sich Kapital, das Raum für nutzbringende Anlage sucht und auch seinerseits wieder einen Anstoß zu kolonisatorischer Bewegung geben kann.

Die politische Erdkunde wird sich demgemäß zu beschäftigen haben mit den Räumen, die sich für landwirtschaftliche Kolonisation, für industrielle Kolonisation bzw. die Gewinnung industrieller Rohstoffe und für Handelskolonisation eignen. Der Boden als solcher ist seiner Beschaffenheit nach für diese verschiedenen Zwecke nicht schlechtweg vorher zu bestimmen; es ist stets die Frage, in welcher Weise er bereits bevölkert ist, ob die vorhandenen Bewohner seine Ausnutzung selbst betreiben und dem Weltmarkt die Überschüsse daraus zuzuführen vermögen, deren er bedarf, ob die Dichte der vorhandenen Bevölkerung weitere Neusiedlungen zuläßt, ob ihre

Digitized by Google

militärische Tüchtigkeit geeignet ist, sie den Boden in fester Hand halten zu lassen. Wo irgendeine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt wird, da werden sich vorherrschend wirtschaftliche Bedürfnisse anderer Völker Geltung zu schaffen wissen, da wird die politische Erdkunde sich mit Wandlungen der staatlichen Verhältnisse zu beschäftigen Gelegenheit finden, da wird das Vordringen kolonisierender Völker auf der Linie des geringsten Widerstandes stattfinden.

Auf Grund der wirtschaftlichen Verhältnisse wird man im allgemeinen zu unterscheiden haben:

1. Staaten mit wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit,
2. Staaten mit landwirtschaftlicher Überproduktion,
3. Staaten mit industrieller Überproduktion,
4. Staaten mit finanzieller Überproduktion,
5. Staaten mit landwirtschaftlichem Zuschußbedarf,
6. Staaten mit industriellem Zuschußbedarf,
7. Staaten mit finanziellem Zuschußbedarf.

Die außenpolitische Auswirkung dieser wirtschaftlichen Lage wird bei der ersten Gruppe, soweit sie im praktischen Völkerleben vorkommt, natürlich auch eine politische Selbstgenügsamkeit oder Passivität sein.

Staaten der zweiten Gruppe kann man in der Regel als unterbevölkert betrachten. Sie werden also keinen Ausbreitungsdrang verspüren, und es wird ihnen im Verhältnis zu dem von ihnen bewohnten und beherrschten Boden auch an Kräften fehlen, nach außen hin eine besondere politische Machtentfaltung zu betreiben.

Um so größer wird das Ausbreitungsbedürfnis bei der dritten und vierten Gruppe sein, und in den Ländern dieser Gruppen werden wir vornehmlich das Streben nach weltpolitischem Einfluß verkörpert finden.

Gruppe 5 trägt das Kennzeichen der Übervölkerung, die Bedarf an Siedlungsland, also Neigung zu kolonialpolitischer Ausbreitung und weltpolitischer Aktivität zeitigt.

Die Staaten der sechsten Gruppe fallen gemeinhin mit jenen der zweiten Gruppe zusammen.

Gruppe 7 repräsentiert die Schuldnerstaaten, die als solche auch in politischer Abhängigkeit leben und leicht einem Vasallenverhältnis anheimfallen.

Digitized by Google

Selbstverständlich lassen sich nicht scharfe Scheidungen in der Weise vollziehen, daß nun etwa jedes einzelne Land einer dieser sieben Gruppen angehört. Vielmehr finden sich in der Regel verschiedene wirtschaftliche Kennzeichen vereinigt, wie beispielsweise landwirtschaftliche Überschußproduktion bei industriellem Zuschußbedarf, oder umgekehrt landwirtschaftlicher Zuschußbedarf bei industrieller und finanzieller Überschußproduktion.

Wollen wir praktische Beispiele aus der Gegenwart für die einzelnen Gruppen suchen, so würde von größeren Ländern allenfalls China der Gruppe 1 zuzurechnen sein. Ohne Europas Handelseinflüsse vermöchte dieses Land in der Tat auch heute noch in wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit zu leben. Heute hat ihm das Beispiel der reichen japanischen Kriegsgewinne Anreiz zur Belebung einer eigenen Industrie, insbesondere einer eigenen Textilindustrie gegeben. Dadurch gerät es zunächst allerdings in größere Abhängigkeit von der Zufuhr ausländischer Maschinen, in der weiteren Folge aber voraussichtlich in Unabhängigkeit von der heute vorhandenen Einfuhr von Webwaren, die es durch die Ausfuhr von Rohseide, Bohnen und Tee bezahlt. Im Vergleich zu der ungeheuren Größe der chinesischen Bevölkerung ist der Anteil dieses Landes am Welthandel ohnehin außerordentlich gering, so daß man hier tatsächlich in einem sonst kaum wiederkehrenden Maße von wirtschaftlicher Selbstgenügsamkeit sprechen kann.

Möglich ist es, daß sich im Laufe ihrer weiteren Entwicklung auch die Vereinigten Staaten diesem Zustande nähern; sind sie doch in der glücklichen Lage, Lebensmittel und Industrierohstoffe für eine sehr große Bevölkerung auf dem eigenen Boden gewinnen zu können, und auch technisch befähigt, ihre Industrie so weit zu entwickeln, daß sie sich von industrieller Zufuhr mehr und mehr freizumachen vermögen.

Länder mit landwirtschaftlicher Überproduktion und zugleich industriellem und finanziellem Zuschußbedarf haben wir besonders in Südamerika vor uns. Auch das alte russische Zartum erschien in dieser Rolle, gehörte aber gleichwohl nicht zu denjenigen Staaten, die wegen Unterbevölkerung keine namhafte politische Macht aufzubringen vermochten. Die Verhältnisse im alten Rußland wollen durchaus als Ausnahmezustände bewertet sein. Bei

Digitized by Google

gehobener Lebenshaltung hätte das russische Volk seine ganze Nahrungsmittelproduktion selbst verbrauchen können. Um aber die schwere Last seiner imperialistischen Politik tragen und um die industrielle Einfuhr decken zu können, mußte Rußland in großem Umfange Getreide und andere Lebensmittel ausführen, selbst wenn die bäuerliche Bevölkerung darüber hungern mußte. Dem russischen Staat hätte sich auf seiner breiten Fläche unabsehbare Gelegenheit zur Innenkolonisation geboten, doch drängte der »breite« russische Charakter, die Neigung zu durchaus extensiver und die Unfähigkeit zu intensiver Wirtschaft, immer wieder zu dem Versuch, neuen Boden untertänig zu machen.

Hauptvertreter der Gruppe jener Staaten, in denen industrielle Überschußproduktion sich vereint mit landwirtschaftlichem Zuschußbedarf, waren England und Deutschland. Gemäß der Tatsache, daß das Mißverhältnis zwischen der unzulänglichen landwirtschaftlichen Bedarfsdeckung und der industriellen Überschußproduktion bei England bei weitem am stärksten entwickelt war, hatten und haben wir hier auch das größte Ausbreitungsbedürfnis, das lebhafteste Streben nach weltpolitischer Machtentfaltung zu verzeichnen.

Finanzielle Überschußproduktion fand sich neben England besonders in Frankreich, dem Rentnerland mit verhältnismäßig geringer industrieller Unternehmungslust, das seine Erzeugnisse demgemäß nicht in den Ausbau der eigenen Volkswirtschaft, sondern lieber in ausländische Rente und Unternehmungen steckte. Diese Neigung zur Anlage französischen Kapitals in fremden Anleihen gab Frankreich einen bedeutenden politischen Einfluß auf seine Schuldnerstaaten, der allerdings bei dem stärksten Schuldner — Rußland — zu einem rückwirkenden Einfluß auf den französischen Gläubigerstaat wurde, der seinerseits alles Interesse daran hatte, die russische Macht zu erhalten und zu festigen, um die russischen Anleihen nicht Not leiden zu sehen.

Im übrigen äußerte sich der französische Kapitalüberschuß auch in politischem Ausbreitungsbedürfnis, in dem Streben nach Kapitalanlage in französischen Kolonien, deren Umfang weit über das Maß des französischen Bevölkerungsüberschusses hinausging. Frankreich gehörte in keiner Weise zu den Auswanderungsländern, als

Digitized by Google

welche wir sonst die kolonialpolitisch aktiven Länder kennenzulernen pflegten.

Für politische Ausflüsse des Mißverhältnisses zwischen Bevölkerungszahl und Bodenraum lassen sich überhaupt nur bedingt allgemein gültige Regeln aufstellen. Man kann mit der erwähnten russischen Ausnahme nur im großen und ganzen sagen, daß Unterbevölkerung politische Passivität, Überbevölkerung politische Aktivität und Ausdehnungsdrang zeitigt. Man kann aber nicht unbedingt feststellen, daß industrielle Überschußproduktion oder landwirtschaftlicher Zuschußbedarf Auswanderung nach sich zöge, oder daß umgekehrt landwirtschaftliche Überschußproduktion eine die Produktion noch weiter steigernde Zuwanderung fernhielte. Wir sehen vielmehr, daß in Deutschland bei industrieller Überschußproduktion die Auswanderung fast ganz aufgehört hatte und auch der landwirtschaftliche Zuschußbedarf sie nicht beeinflußte, und daß andererseits Gebiete landwirtschaftlicher Überschußproduktion wie Südamerika weitere Einwanderung gerade Landwirtschaft treibender Kräfte an sich ziehen, während andere landwirtschaftliche Ausfuhrgebiete – wie Rußland – Auswanderung abstoßen. Trotz landwirtschaftlichen Zuschußbedarfs hatte Deutschland einen jährlichen Zustrom von Wanderarbeitern in Höhe von rund einer Million Köpfen.

Im großen und ganzen haben die Wanderungen aufgehört, wesentlichen Einfluß auf die machtpolitischen Verhältnisse zu gewinnen. Die vielen Millionen deutscher und irischer Einwanderer in den Vereinigten Staaten haben den angelsächsischen Grundcharakter der Politik dieses Landes nicht zu beeinträchtigen vermocht. Die südamerikanischen Staaten bewahren die Selbständigkeit ihrer Politik ungeachtet des großen Zustromes aus europäischen Gebieten verschiedenster Rasseprägung. Nur in den eigentlichen Kolonialländern gibt eine schmale Oberschicht des Mutterlandes den Ausschlag über die vielfach größere Zahl der Eingeborenen und über die Einwanderer aus anderen Ländern. Politische Wirkung der Wanderungsbewegung sehen wir in der Gegenwart vornehmlich dort, wo die zu starkem politischen Ehrgeiz erwachten Vertreter der gelben Rasse, die Japaner, ihre überschüssigen Menschenmassen ausbreiten und nach Angliederung der Auswanderungsgebiete streben.

Digitized by Google

III. Verkehrsgeographische Lebensbedingungen und verkehrspolitische Ziele der Staatsvölker

Je stärker und vielseitiger der Weltverkehr sich entwickelt, je mehr er alle Länder und Meere umspannt, um so bedeutender muß im Bereich der weltpolitischen Entwicklung der Einfluß verkehrspolitischer Tendenzen auf den gegebenen geographischen Grundlagen werden. Ohne Studium der Verkehrsgeographie werden uns viele weltpolitische Vorgänge und Entwicklungen unverständlich oder doch wenigstens nur teilweise verständlich bleiben. Wer sich heute dem Studium der Politik hingibt, kann sich bei weitem nicht beschränken auf das Studium des Staats- und Völkerrechts, er muß neben den Lehren der Geschichte, neben der Völkerkunde die Wirtschaftslehre und die Erdkunde hineinziehen und ganz besonders auch das Wissensgebiet berücksichtigen, auf dem Erdkunde und Wirtschaftslehre sich gewissermaßen ineinander verschlingen; die Verkehrsgeographie.

Ihre nähere Betrachtung zeigt uns das Obwalten von Natur bedingter verkehrspolitischer Tendenzen, die von unentrinnbar starkem Einfluß auf die allgemeinen weltpolitischen Bestrebungen und weltpolitischen Gegensätze sein müssen. Es gilt das insbesondere im Hinblick auf die natürlichen Verkehrswege, d. h. in erster Linie auf die Wasserwege, und zwar sowohl die Binnenwasserstraßen wie namentlich die großen Meere als Hochstraßen des Weltverkehrs. Aber auch die großen, ganze Erdteile durchziehenden Überlandstraßen haben ihre, die Weltpolitik beeinflussenden verkehrspolitischen Tendenzen, die sich nach der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrstechnik wieder in steigendem Maße geltend machen, namentlich dort, wo große weltpolitische Pläne verschiedener Mächte aufeinanderstoßen.

Natürliche Grundtendenz bei jedem Versuch einer Veränderung oder Erweiterung der Wohnsitze und Machtbereiche eines Volkes und Staates ist das

Vordringen auf der Linie des geringsten Widerstandes.

Digitized by Google

Diesem Vordringen werden die Richtungen angegeben teils durch die natürlichen Verhältnisse der Erdoberfläche, teils durch das Stärkeverhältnis zu den umwohnenden Nachbarn. Je dünner die einzelnen Erdräume bevölkert sind, je weniger peinlich die Grenzgebiete abgesteckt sind, um so geringer ist die Rolle, die in politisch-geographischen Veränderungen der Politik, um so größer die Rolle, die der Geographie zufällt. In primitiven Verhältnissen auf früheren geschichtlichen Stufen hat der Widerstand politisch zusammengeschlossener Menschen nicht die Bedeutung des Widerstandes der Natur. Die Unwegsamkeit der Gebirge, die Unüberschreitbarkeit der Meere setzten Wanderzügen nach Veränderung ihrer Wohnsitze strebender Völker in dieser Periode größere Hindernisse entgegen als die Macht organisierter Nachbarstämme. Die Volksbewegung vollzieht sich auf den Bahnen, die ihr durch die Gestaltung der Erdoberfläche vorgeschrieben sind. Wohnsitzverlegung oder Machtausbreitung folgten natürlichen Wegen der Flußtäler, allenfalls bequemen Gebirgspässen, oder erstreckten sich am Laufe der Küste. Namentlich die Flußtäler sind die gegebenen Wegweiser der Völkerwanderung und Völkerausbreitung. Aber auch auf höherer Kulturstufe und bei engerem politischen Zusammenleben folgt nicht nur der Binnenverkehr den natürlichen Wasserstraßen der großen Ströme, sondern leiten sich auch bestimmte weltpolitisch wirksame Gesetze ab aus dem Verhältnis zwischen den Wohnsitzen der Staatsvölker und den Stromgebieten.

1. Das Streben nach Beherrschung ganzer Stromgebiete.

Man wird es als eine offen zutage liegende Logik bezeichnen dürfen, wenn eine jede Macht, die über irgendein schiffbares Stück eines Flußlaufes verfügt, die Tendenz hat, ihre Macht zum mindesten stromabwärts weiter auszudehnen bis zur Mündung. Aber auch eine Macht, die sich kolonisierend einer Strommündung bemächtigt, wird ihr natürlichstes weiteres Ausdehnungsgebiet suchen im Verfolg des Flußlaufes stromaufwärts womöglich bis zur Quelle.

Je höher die Wasserwirtschaft und die Stromregulierung entwickelt wird, um so größeres Gewicht wird auch in allen Kulturbereichen darauf gelegt werden müssen, nicht nur den von Natur

Digitized by Google

schiffbaren Lauf eines Flusses, sondern das ganze Stromgebiet bis hinauf zu den Quellen unter einer politischen Macht zu vereinigen, weil von der Beherrschung auch des nicht schiffbaren Oberlaufes die Wirksamkeit der Regulierung für die Schiffahrt und die Möglichkeit einer rationellen Wasserwirtschaft abhängt. Es sei beispielsweise hingewiesen auf die großen Schwierigkeiten, die Preußen bei der Regulierung seines Weichselweges und der Sicherung des Weichseluferlandes gegen Überschwemmungen zu bekämpfen hatte, weil Rußland nicht mit entsprechender Planmäßigkeit und Energie an der Regulierung des Mittellaufes zu arbeiten veranlaßt werden konnte.

Prüfen wir die großen Stromgebiete der einzelnen Erdteile daraufhin, bis zu welchem Grade das Streben nach einheitlicher Beherrschung ganzer Stromgebiete wirksam und erfolgreich gewesen ist und in welchen Gebieten eine unvollständige Durchführung dieser Tendenz geeignet erscheint, politische Reibungsflächen zu schaffen, so beobachten wir eine wunderbar vollständige Durchführung unseres in Rede stehenden Gesetzes zunächst im nördlichen Asien ostwärts bis zum Amur, der in seinem schiffbaren Laufe teils durch russisches Gebiet floß, teils die russische Grenze gegen China bildete. Rußland hat aber energisch daran gearbeitet, seinen Einfluß auch über das chinesische Ufer und über den Oberlauf auszudehnen, wie es überhaupt auch die äußersten Zuflußgebiete seiner asiatischen Ströme ganz in sein Machtgebiet hineinzuziehen bestrebt war.

Besonderes Interesse erfordert in Asien unter weltpolitischen Gesichtspunkten der Jangtse. Während die südlichen Ströme des großen Erdteils überwiegend der britischen Macht unterstehen und, soweit dies noch nicht der Fall ist, auch mit dem Gebiet ihres Oberlaufes Ziel britischer Ausdehnungsbestrebungen bilden, gehören die ostwärts gerichteten bis auf den Amur im wesentlichen zu China. Nun hat England es sich aber angelegen sein lassen, sich an der Mündung des Jangtse eine außerordentlich starke wirtschaftliche Stellung zu schaffen und von hier aus auch stromaufwärts mit seinem wirtschaftlichen Einfluß vorzudringen. Schon lange hegte England den Wunsch, dem ganzen Jangtsetal den Stempel einer britischen Interessensphäre zu geben. Von deutscher Seite begegneten der Erfüllung dieses Wunsches ernste Widerstände; und während des Buren-

Digitized by Google

krieges gelang der Abschluß jenes deutsch-britischen Abkommens, das — im Gegensatz zu der gewünschten Anerkennung des Jangtsetales als britische Interessensphäre — die volle Bewegungsfreiheit auch des deutschen Unternehmungsgeistes in diesem chinesischen Gebiet festsetzte.

Was ihm von der Mündung aus nicht gelungen war, suchte England nun vom Quellgebiet her zu erreichen, indem es das Bestreben zeigte, auf dem Wege über Tibet seinen Einfluß auszudehnen auf die reiche chinesische Provinz Szetschuan am oberen Laufe des Jangtse und von hier aus die Interessensphärenpolitik weiter fortzusetzen bis zur Küste.

In Vorderasien heischt das Stromgebiet des Euphrat und Tigris Beachtung. Hier war deutsche Arbeit in Gestalt der Bagdadbahn durch das Gebiet des Ober- und Mittellaufes dieser Ströme vorgedrungen; britische Arbeit aber hatte sich das Mündungsgebiet ausgewählt; der politische Einfluß Englands hatte sich hier festgesetzt und die englische Schiffahrt den Unterlauf erobert. Es lag auf der Hand, daß einerseits der deutsche Einfluß die Tendenz haben mußte, bis zur Mündung vorzudringen, der britische Einfluß aber die Tendenz, weiter stromaufwärts vorzugehen. Welche Interessenkonflikte sich auf diese Weise ergeben haben, ist aus der weiteren politischen Entwicklung hinlänglich bekannt.

Gehen wir nunmehr zu Afrika über, so können wir in diesem typischen Kolonialerdteil feststellen, daß vielfach die Mündungsgebiete der großen Ströme Ausgangspunkte der kolonialen Festsetzung gewesen sind, die sich dann weiter stromaufwärts erstreckte. Der Kongostaat insbesondere trägt ja bereits seinen Namen von dem gewaltigen Strom, dessen Gebiet er im wesentlichen beherrscht. Nun hatte aber der Kongo mitsamt seinen großen Nebenflüssen auch fremde Anlieger: Portugal, vor allen Dingen auch Frankreich und zuletzt Deutschland, am Oberlaufe seiner Quellflüsse teilweise auch England. Daraus ergab sich ohne weiteres eine unsichere, umstrittene politische Zukunft. Britischerseits wurde das Bestreben verfolgt, den Machtbezirk im Gebiete des Oberlaufes der Kongoquellflüsse zu erweitern (Katanga-Minen). Von britischer und auch von deutscher Seite suchte man des weiteren durch Eisenbahnen

Digitized by Google

vom Gestade des Atlantischen Ozeans aus quer durch das portugiesische Angola in das Gebiet des Kongo-Oberlaufes vorzudringen. Ferner machte sich deutscherseits das Bestreben geltend, den Verkehr von Deutsch-Kamerun her in das Kongogebiet und weiter ostwärts in der Richtung auf Deutsch-Ostafrika zu erweitern.

Scharf hervorstechend ist die Tendenz, vom Mündungsgebiet eines großen Stromlandes mit der politischen Macht bis an die Quelle vorzudringen, mit Bezug auf den Nil gewesen, jenen afrikanischen Strom, der volle hundert Jahre lang ein Gegenstand des Ringens zwischen Frankreich und England gewesen ist. Noch hundert Jahre, nachdem Bonapartes ägyptische Pläne gescheitert waren, unternahmen französische Truppen den Vorstoß an den Oberlauf des Nil bei Faschoda, von wo sie durch gebieterische Gebärde Großbritanniens unsanft zurückgewiesen wurden. Im Jahre darauf erkannte Frankreich endgültig die britische Nilherrschaft an.

England seinerseits hatte zunächst in Ägypten den eigenartigen staatsrechtlichen Zustand geschaffen, der bis in den Krieg hinein bestand. Um aber seine in dieser Form nicht hinlänglich gesicherte Macht für die Zukunft zu gewährleisten, betrieb England die Unterwerfung des Sudan und das Vordringen am Oberlaufe des Nil. Nach Festigung seiner Herrschaft im Sudan hat es hier eine Wasserwirtschaft größten Stils geschaffen, die berufen ist, ihm durch die Mittel verkehrswirtschaftlicher Maßnahmen auch eine unbedingte politische Gewalt über den Nilunterlauf zu sichern. Zugleich beherrscht es den Oberlauf bis zum Viktoriasee und den Zugang zu ihm vom Indischen Ozean her. Seiner politischen Macht entzogen ist vorläufig noch der Oberlauf des Blauen Nil in Abessinien.

Geteilt war die politische Macht im ausgedehnten Gebiete des Niger-Benue, und zwar in der Hauptsache zwischen Frankreich und England, mit einem bescheidenen Zusatze deutschen Anteils. Kein Zweifel, daß die britische Nigermündung ein Stein des Anstoßes in den Augen jener französischen Kolonialpolitiker ist, die das französische Nordafrika-Reich restlos abzurunden wünschen zwischen dem Mittelmeer, dem Atlantischen Ozean und dem Guinea Golf, und die zum Zwecke dieser Abrundung schon während der deutsch-französischen Marokko-Verhandlungen vom Jahre 1911 Togo und

Digitized by Google

ganz Nordkamerun von Deutschland zu erwerben trachteten. Andererseits freilich wird Großbritannien sehr wenig geneigt sein, seinen reichen Nigeranteil abzugeben bzw. auszutauschen. Hier bleibt also ein offener Gegensatz zwischen den beiden Kolonialmächten vorhanden.

Am Schari hat Frankreich während der erwähnten deutsch-französischen Verhandlungen sein Streben betätigt, das Flußgebiet immer geschlossener in seine Hand zu bekommen.

Interessant ist das Herandrängen der verschiedenen Kolonialmächte an den Sambesi, wie es besonders auffällig geworden ist durch den sogenannten Caprivizipfel von Deutsch-Südwestafrika. Es konnte aber jedenfalls keinem Zweifel unterliegen, daß auch hier schon vor dem Kriege am stärksten die britische Tendenz vorherrschte, das ganze Stromgebiet in einer Hand zu vereinigen. Am portugiesischen Ober- und Unterlauf ist die Vorherrschaft der den Mittellauf staatsrechtlich in Händen haltenden Briten als so gut wie besiegelt zu betrachten.

Eine Sonderstellung unter den Strömen nahm schließlich der Oranjefluß ein, der mit seinem Unterlauf die deutsch-britische Grenze in Südwestafrika bildete, aber nicht, wie es sonst allgemein Regel ist, mit dem sogenannten Talweg, sondern in der Weise, daß der ganze Strom bis zu seinem rechten Ufer der britischen Macht unterstellt war und die deutschen Anlieger auf dem rechten Ufer ihm von Rechts wegen auch nicht einmal einen Tropfen Wasser entnehmen durften — ein ganz unnatürlicher Zustand, dessen Beseitigung mit hineingehörte in das große Programm kolonialpolitischer Verständigungen zwischen Deutschland und England vor dem Kriege.

In Amerika ist, was zunächst den Nordteil des Kontinents anbetrifft, auffällig, daß die Mündung des ganz überwiegend zu den Vereinigten Staaten gehörenden Kolorado in mexikanisches Gebiet fällt: ein verkehrsgeographischer Grund mehr für die Vereinigten Staaten, ihr Auge in der schon oft zutage getretenen Weise auf den Norden Mexikos gerichtet zu halten.

Die Riesenströme Südamerikas, dieses Erdteiles für sich, der weltpolitisch überhaupt eine Sonderrolle spielt, müssen ihr Gebiet vielfach unter verschiedene Mächte teilen, so — um das Wesentlichste

Digitized by Google

hervorzuheben — der Orinoko unter Venezuela und Kolumbien, der Amazonas mit seinen gewaltigen Zuflüssen unter Brasilien, Ecuador, Peru und Bolivien, der Uruguay unter Uruguay und Brasilien, der Paraguay nebst Zuflüssen unter Argentinien, Paraguay, Bolivien und Brasilien. Auch diese Gemengenlage der südamerikanischen Staaten mit Bezug auf die großen Stromgebiete sprechen dafür, daß man die ganze politische Aufteilung Südamerikas als etwas Unfertiges zu betrachten hat und demgemäß wohl noch mit mancher großen Umwälzung dort wird gerechnet werden müssen.

Und nun zu unserem alten Europa:

Europa ist das Land der engsten politischen Räume und der engstmaschigen Verkehrsverbindungen. Betrachtet man hier nicht nur die natürlichen Binnenwasserstraßen, sondern auch die hier ganz besonders zahlreichen künstlichen Verbindungsglieder, so sieht man vor sich ein Wasserstraßennetz, das ganz Mittel- und Westeuropa zu einer Verkehrseinheit zusammenzuschließen scheint. Hält man sich aber lediglich an die großen Stromgebiete, so wird man die Beobachtung machen, daß das im Herzen Kultur-Europas gelegene Deutsche Reich sich in der eigenartigen Lage befindet, teilzuhaben an all jenen Strömen, deren Gebiet nicht unter einheitlicher politischer Herrschaft zusammengefaßt ist:

Da haben wir einmal den Rhein, der, abgesehen von allen anderen Abzweigungen seines Gesamtgebietes unter fremde Staatshoheiten, eine der deutschen Reichsgewalt nicht unterstehende Mündung hat. Dieser politische Zustand hat zu dem Bestreben geführt, mit Hilfe künstlicher Wasserstraßen dem Rhein eine deutsche Mündung zu geben. Die über die natürliche Rheinmündung herrschenden Niederlande für ihr Teil danken ihre weltwirtschaftliche Stellung in der Gegenwart mehr als ihrem alten Kolonialbesitz der ungeheuer reichen Wirtschaftsentwicklung ihres natürlichen Hinterlandes rings um den Rhein.

Daß der natürliche Ausfluß dieses Wirtschaftsgebietes sich in den Händen einer neutralen Macht befindet, hat man deutscherseits kaum zu bedauern gehabt. Militärpolitisch konnte man es sogar als vorteilhaft betrachten, vorausgesetzt natürlich, daß diese neutrale Macht im Ernstfalle ihre Neutralität auch wirklich zu wahren vermöchte wie es in dem hinter uns liegenden Kriege tatsächlich der Fall war.

Digitized by Google

Eine gemeinsame Betrachtung können die Gebiete der Elbe und Donau beanspruchen. Das galt namentlich für die Zeit vor dem Kriege, für die Zeit des deutsch-österreichischen Bündnisses. Die Elbe, ganz überwiegend zu Deutschland gehörig, bildet zugleich ein Ausfalltor für den österreichischen Handel nach der Nordsee; die Donau, nur zum kleineren Teil zu Deutschland gehörig, einen Ausfallweg des deutschen Handels durch das Gebiet Österreich-

Das Weichselgebiet 1793.

Das Weichselgebiet 1815—1914.

Ungarns und der Balkanstaaten nach dem Schwarzen Meere, also mittelbar auch nach dem Mittelmeere. Diese Verschlingung natürlicher Verkehrsinteressen Deutschlands und Österreich-Ungarns erschien sehr geeignet, den zwischen beiden Ländern herrschenden Bündnisverhältnissen eine feste natürliche Stütze zu verleihen. Darüber hinaus verstärkte das Interesse des deutschen Wirtschaftsverkehrs am Donauweg den Anteil den Deutschland wohl oder übel an den balkanischen Vorgängen zu nehmen hatte.

Als ein viertes europäisches Stromgebiet, dessen verschiedene Teile politisch voneinander getrennt waren, stellte sich uns schließ-

Digitized by Google

lich jenes der Weichsel dar. Politisch lagen hier ganz besonders kniffliche Verhältnisse ob. Für das Gebiet des deutschen Mündungshafens hätte es naturgemäß wertvoll erscheinen können, wenn das weitere Hinterland nicht durch hohe Zollschranken von dem preußischen Staatsgebiet getrennt gewesen wäre. Von deutscher Seite aus hat sich aber vor dem Kriege niemals ein Streben nach Vereinigung des ganzen Weichselgebietes in deutscher Hand geltend machen können, da die nationalpolitischen Schwierigkeiten entschieden widerrieten, stärkeren polnischen Ballast für das preußisch-deutsche Staatswesen zu begehren. Den auf polnisch-russischer Seite herrschenden Neigungen, vom Mittellauf her das gesamte Weichselgebiet bis zur Mündung zu beherrschen, mußte sich Preußen selbstverständlich aufs äußerste widersetzen. Nicht nur mit Rücksicht darauf, daß die eigentliche Weichselmündung rein deutsch ist, sondern auch im Hinblick auf die weitere Tatsache, daß die Wiederherstellung eines geschlossenen polnischen Weichsellandes neben deutschen Gebieten Westpreußens das ganz deutsche Ostpreußen vom Staatskörper abschneiden mußte. Unter diesen Gesichtspunkten blieb bis in den Krieg hinein das verkehrspolitischer Betrachtung so naheliegende Weichselproblem ein Nolimetangere.

2. Das Streben ans Meer.

Als markanteste Lehre verkehrsgeographischer Betrachtungsweise für die Gestaltung und Bewertung weltpolitischer Tendenzen ist der natürliche Drang eines jeden Staatswesens nach dem offenen Meere ohne weiteres einleuchtend und auch in Laienkreisen allgemein bekannt.

Alle Großstaaten haben ihren Zugang zum Meere, und Länder ohne solchen Zugang bilden selbst unter den kleineren Mächten nur noch Ausnahmeerscheinungen, immerhin Ausnahmeerscheinungen, die wir — abgesehen von Australien — noch in allen Erdteilen vorfinden:

In Asien, wo in früherer Zeit solche Binnenstaaten in größerer Ausdehnung vorkamen, haben sie ihre Selbständigkeit mehr und mehr eingebüßt. Hier haben Rußland von Norden her, England von Süden her ihren politischen und wirtschaftlichen Einfluß immer

Digitized by Google

weiter vorgeschoben, so daß es einigermaßen fraglich erscheint, in welchem Umfange man in diesem Erdteil heute überhaupt noch von selbständigen Binnenstaaten zu sprechen berechtigt ist.

Hätte nicht selbst im Zeichen der politischen Entente der wechselseitige Argwohn das unmittelbare Aneinanderrücken der britischen und der russischen Grenzen in Asien bedenklich erscheinen lassen, so wäre vielleicht schon vor Kriegsbeginn der Rest der binnenländischen asiatischen Pufferstaaten vollständig beseitigt gewesen.

In Amerika haben wir die Erscheinung binnenländischer Staaten noch im Süden des Erdteils; doch ist Paraguay nur bedingt als Binnenstaat anzusprechen, da es wenigstens einen auch für größere Fahrzeuge schiffbaren Stromausgang zum Meere besitzt. In dem wirklichen Binnenstaate Bolivien macht sich das Streben, auf Kosten der Nachbarn ans Meer heranzukommen, hinlänglich bemerkbar; und es wäre das wohl noch wirksamer der Fall, wenn sich zwischen der Landesgrenze und der Küste nicht große Gebirgszüge erhöben.

Selbst in Afrika sind die Binnenstaaten bis auf einen verschwunden. Transvaal und der Oranje-Freistaat haben durch ihre Geschichte ein beredtes Beispiel dafür geliefert, daß Staatswesen in dieser geographischen Lage, wenn sie einen ausgedehnten Verkehr mit dem Weltmarkte haben, sich entweder selbst einen direkten Ausweg zum Meere bahnen müssen oder aber eine Beute der Macht werden, die sie umklammert und ihren Verkehr mit dem Meere zu beherrschen vermag. Das war bei Großbritannien insofern der Fall, als es zwar nicht mit eigenem Gebiet um die gesamte Grenze dieser Staatswesen herum lag, der Rest ihrer Grenzen aber gebildet wurde durch Kolonialgebiete einer zu England in vasallenähnlichem Verhältnis stehenden Macht. Übriggeblieben ist in Afrika als Binnenstaat nur Abessinien; und wenn auch dieses starke Bergland seine Selbständigkeit bis heute zu erhalten vermochte, so sehen wir doch deutlich genug, wie sehr sein Besitz von europäischen Kolonialmächten umworben wird, und können den Zeitpunkt kaum noch weit glauben, da selbst die Eifersucht dieser Kolonialmächte untereinander die abessinische Selbständigkeit nicht mehr gewährleistet.

Den eigentlichen Seezugang Abessiniens hat Frankreich in seine Hand gebracht; von Nordosten und von Südosten her ist Italien

Digitized by Google

lebhaft und unter Erbringung großer Opfer bemüht gewesen, Abessinien zu umklammern, um sich hier ein umfangreiches und wertvolles Kolonialreich zu schaffen. Diese Versuche haben Italien viel Gut und Blut gekostet. Sie ruhen zur Zeit, nachdem der italienische Betätigungsdrang auf Kolonialgebiet abgelenkt worden ist auf das dem Königreich näher gelegene Tripolis.

Auch Deutschland hatte Abessinien nicht unbeachtet gelassen, aber hier keine Versuche unternommen, mit Gewalt vorzugehen. Es war vielmehr bemüht, friedliche Eroberungen zu machen und gerade als eine nach Herrschgewalt nicht trachtende Macht den vorherrschenden wirtschaftlichen Einfluß in dem gegen die anderen Kolonialmächte durch deren Vorgehen naturgemäß mißtrauisch gewordenen Lande zu erringen.

Bei der gegenwärtigen Machtstellung Großbritanniens und seiner politischen Überlegenheit über die romanischen Ententegenossen ist kaum zu bezweifeln, daß die schon so weit gediehene Einkreisung Abessiniens durch die britische Macht schließlich zur Beherrschung auch dieses Zuflußgebietes des Nils durch England führen wird.

Kommen wir endlich auf Europa zurück, so sehen wir hier die einzige, schließlich nur die Regel bestätigende Ausnahme eines Staates, der als binnenländisches Staatswesen sich selbst genügt und nach keinem Ausgange ans Meer trachtet: das ist die unter ganz besonderen Verhältnissen ihr politisches Leben führende Schweiz — ein freies Bergvolk, dem Stamme nach verwandt mit den Bewohnern aller vier angrenzenden Mächte, unter den heutigen allgemeinen politischen Verhältnissen in Europa hinlänglich dagegen gesichert, daß irgendein Nachbar wagen dürfte, ihren Bestand anzutasten. Würde sich die Schweiz hinsichtlich ihrer Grenzen in ähnlicher Lage befinden wie die südafrikanischen Republiken gegen die Jahrhundertwende, sie würde wahrscheinlich deren Schicksal zu teilen haben. So aber bleibt sie das Binnenland, das ohne eigenen Ausgang zum Meere auskommen kann.

Ganz anders der zweite, bis zum Ende des Krieges noch ein Binnenland darstellende europäische Staat: Serbien. Serbien trachtete — und man wird als unvoreingenommener Beobachter vom geographischen Standpunkt aus zugestehen müssen: mit Notwendigkeit —

Digitized by Google

nach einem Zugang zum Meer. Allenfalls konnte man seine Lage allerdings mit derjenigen Paraguays vergleichen, da ja auch Serbien durch die schiffbare Donau eine mittelbare Seeverbindung hatte. Aber in der Enge der politischen Verhältnisse im kleinen Europa und in Anbetracht der Tatsache, daß die Donau doch nicht direkt ins offene Weltmeer führt, war dieser Ausweg für Serbien unbefriedigend und sein Drang entweder an die Adria oder ans Ägäische Meer sehr begreiflich. Er wurde nach der Landausdehnung, die Serbien durch die Balkankriege erfahren hatte, nicht etwa verringert, sondern im Gegenteil durch das Näherrücken ans Meer mit verlängerten Grenzen nur noch gesteigert.

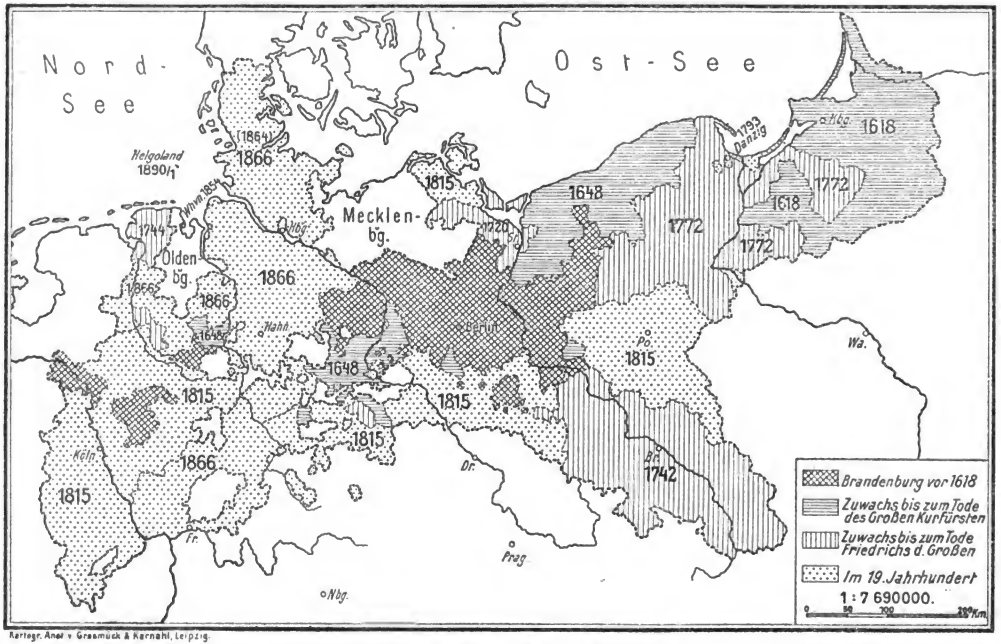
Der serbische Hunger nach weiterer Ausdehnung der Grenzen hat auch nach den Balkankriegen jenen Wetterwinkel Europas nicht zur Ruhe kommen lassen, und das unbefriedigte politische Streben Serbiens hat ja sein gut Teil zum schließlichen Ausbruch des großen Krieges beigetragen (vgl. S. 32).

3. Das Streben nach mehrfachem Seezugang.

Der Drang ans Meer ist sozusagen die schlichte Urform des oben besprochenen verkehrsgeographischen Gesetzes für die Weltpolitik. Mit starker Entwicklung staatlicher Macht und weltwirtschaftlicher Beziehungen entwickelt sich das Streben nach mehrfachen Seezugängen. Auch dieses wirkt mit der zwingenden Notwendigkeit eines Naturgesetzes. Wie beispielsweise die ganze brandenburgisch-preußisch-deutsche Geschichte, letzten Endes noch ergänzt durch die Geschichte des Dreibundes, aufgefaßt werden kann als ein Streben binnenländischer Vormacht anfangs nach dem Seezugang überhaupt, frühzeitig aber auch schon nach doppeltem Seezugang (Ost- und Nordsee), und endlich auch nach Sicherung mehrfacher Seezugänge durch das Gebiet verbündeter Staaten (zu den Mittelmeerhäfen), das bildet eins der anziehendsten Beispiele, an dem sich jener Grundsatz der politischen Geographie betrachten läßt:

Von der Geschichte unseres engeren und engsten Vaterlandes ausgehend, sehen wir durch lange Jahrhunderte hindurch die langsame Herausentwickelung von dem kleinen brandenburgischen Kern an das Meer, an die Meere. Zwischen großen Abflüssen nach der

Digitized by Google



Kartogr. Anst. v. Graumüch & Kernahl, Leipzig.

Brandenburg-Preußens Weg ans Meer.

Digitized by Google

Nordsee sowohl als auch nach der Ostsee, selbst aber von beiden Meeren getrennt, lag das brandenburgische Stammland, aus dem heraus später das preußische Königreich, das deutsche Kaiserreich sich entwickelte. Viermal steht ungefähr um die Mitte eines Jahrhunderts ein bedeutender Merkstein auf diesem Wege. Der erste um die Mitte des 16. Jahrhunderts, als Preußen ein weltliches Herzogtum geworden und der Kurfürst von Brandenburg als Erbe des Herzogs von Preußen den Anschluß an das Meer fand. Hier ruht der Grundstein des neuen Gebäudes: Brandenburg allein war ein von der größten Lebensader der Völker abgeschnittenes Binnenland — Brandenburg-Preußen konnte eine Seemacht, eine Weltmacht werden. Nur aus der Vermählung jenes alten Stammlandes im Herzen Deutschlands und im Gebiet zweier mächtiger Ströme mit einem Küstenlande konnte die künftige Größe erwachsen. Brandenburg, diese Verschmelzung des Elbe- und Odergebietes, dieser beste Ausgangspunkt für den gleichmäßigen Verkehr nach beiden nördlichen Meeren, war selbst vom Meere getrennt — ein widernatürlicher Zustand, dem auf dem weitausgreifenden Umweg über das östliche Preußen ein Ende bereitet werden sollte. Das 17. Jahrhundert brachte den ersten Anlauf Brandenburg-Preußens zur Seemacht. In Pillau versuchte der Große Kurfürst eine Flotte zu bauen und in Emden einen neuen Stützpunkt zu gewinnen. Von den natürlichen Zugängen zum Meere politisch abgeschnitten, griff er bereits hinaus an die äußersten Punkte heutiger deutscher Meeresherrschaft — ein genialer Versuch, der aber schon an der geographischen Zersplitterung der Stützpunkte, an dem Fehlen einer unmittelbaren, natürlichen, unter eigener politischer Herrschaft stehenden Verbindung mit dem Meere scheitern mußte. Noch war das Herrschaftsbereich an der Ostsee nur gering und entlegen, und lange währte es, bis Emden in den tatsächlichen und dauernden Besitz der Macht kam, die damals emporwuchs und kühn sich zu dehnen versuchte. Einen neuen Zuwachs an der Ostsee brachte das folgende Jahrhundert — einen Zuwachs, der um so bedeutsamer war, als er endlich dazu führte, die von der Natur vorgezeichnete organische Verbindung auch zur politischen Einheit zu erweitern und sie dadurch für den Staat überhaupt erst nutzbar zu machen.

Digitized by Google

Friedrich Wilhelm I., der Friedliche, gab dem Lande eine der wesentlichsten Erweiterungen durch die Erwerbungen Stettins und eines Teiles von Vorpommern. Die preußische Meeresgrenze dehnte sich aus, einer künftigen Seemacht wurde eine breitere Grundlage gegeben. Der Besitz aber blieb auf die Ostsee beschränkt, und an der Elbe fehlte nach wie vor die einheitliche Beherrschung des Weges zur See.

Aufs neue versuchte dann Friedrich der Große, seinem Staate einen Weg an die Nordsee zu bahnen. Ostfriesland aber blieb zunächst nur eine vorläufige Erwerbung, die nach der stürmischen Zeit von 1806—15 an Hannover fiel. Dasselbe Preußen, das die Hauptarbeit bei der zweimaligen Unterwerfung des großen Korsen geleistet hatte, wußten die Mächte nicht nur um den verdienten Lohn, sondern auch um den nötigsten, schon früher innegehabten Besitz zu bringen! Wahrlich, das Ringen von Brandenburg-Preußen um den Anteil an der Seeherrschaft war hart und beschwerlich und das Maß der Schwierigkeiten schier übergroß! — Von Dauer war dagegen eine andere Erwerbung, durch welche die ostpreußische Ostseeküste vervollständigt wurde: Westpreußen. Und als Entschädigung für Ostfriesland konnte man wenigstens teilweise den Rest von Pommern betrachten, obwohl der große Mangel bestehen blieb, daß Preußen zu einem Ostseestaat herabgedrückt und von der unmittelbaren Verbindung mit dem großen Weltmeer ferngehalten wurde.

Endlich um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann Preußen abermals an die Nordsee heranzutreten, indem Friedrich Wilhelm IV. das Jadegebiet erwarb. Und dann folgte der große Siegeszug. Elf Jahre später wurde der zweite Grundpfeiler des künftigen Reiches errichtet: War die Vereinigung von Brandenburg und Preußen der erste Schritt der auf das neue Deutsche Reich vorbereitenden Macht, so war die Eroberung des Verbindungslandes zwischen Nord- und Ostsee der eigentliche Anbruch des neuen deutschen Tages!

Freilich war 1864 nur halbe Arbeit getan; doch Schlag auf Schlag folgte des Werkes Krönung: Zunächst 1866 die unvermeidliche Auseinandersetzung im Bruderkriege, auf Grund deren jener Verbindungsstreifen ausschließlich preußisch wurde, und die zugleich dazu führte, daß die preußische Nordseeküste sich wesentlich vergrößerte.

Digitized by Google

Schon unter dem Gesichtspunkte des Dranges nach dem Meere war die Erwerbung von Hannover eine Notwendigkeit für das zur Großmacht aufstrebende Brandenburg-Preußen. Der Krieg 1870/71 endlich vereinte die deutschen Lande und führte auch die Hansastädte dem Reiche zu, das erst auf dieser Grundlage möglich war. Es war von hoher symbolischer Bedeutung, daß die Hansafarben Rot-Weiß mit den preußischen Farben in der Reichsflagge vereinigt wurden! Hamburg zumal, das seine Entstehung auf Karl den Großen zurückführt, war ein unentbehrliches Glied gerade in jener Kette, die von den brandenburgischen Anfängen zum neuen Reiche führte, da Hamburg die Endmündung der brandenburgischen Flüsse, also die Verbindung des Reichsmittelpunktes mit dem Weltmeer beherrscht. Es ist die Hauptpforte zwischen dem Kernlande des kontinentalen Europas und der überseeischen Welt, von der Natur berufen zu einem ersten Hafen des europäischen Festlandes.

Nun geht aber nicht nur durch die Jahrhunderte — nein, schon durch die Jahrtausende der europäischen Geschichte immer wieder das Streben hindurch, Landgebiete zu vereinigen, die zugleich nach Norden und nach Süden hin an das Meer grenzen. Diese Verbindung, die dem heutigen Frankreich und Rußland zu eigen ist, fehlte dem neuen Deutschen Reich; und da war es, eben wenn wir die brandenburgisch-preußisch-deutsche Geschichte unter dem Gesichtspunkte des Dranges zum Meer betrachten, eine der genialsten Taten des Reichsgründers, daß er Angrenzer der Nord- und Ostsee und des Mittelmeeres zu festem Bunde vereinigte. Wie vom südlichen Deutschland die Donau hinausführt in das Schwarze Meer und damit in das Verkehrsgebiet des Mittelmeeres, so weist vom österreichischen Gebiet aus die Elbe den Verkehrsweg nach der Nordsee. Die Wogen der beiden Kaisermächten gemeinsamen großen Ströme schlangen ein silbernes Band um die europäischen Zentralmächte und knüpften zwischen ihnen eine natürliche Interessensolidarität, die auf wirtschaftlichem Gebiete fest verankerte, was politische Staatskunst innig verknüpfte.

Der deutsche Beobachter ist also auf Grund der Geschichte seines eigenen Vaterlandes hinlänglich vertraut mit der Wirkung des Gesetzes vom Streben nach mehrfachen Seezugängen.

Digitized by Google

Mit vielleicht noch viel schärferer Deutlichkeit sieht man gewohnheitsmäßig die Wirkung dieses Gesetzes in der Geschichte des russischen Riesenreiches, das, selbstverständlich nicht zufrieden mit seiner am Eismeer gelegenen großen Küste, auch nicht zufrieden mit dem Ausgang zur Ostsee und zum Schwarzen Meer, den Wunsch nach eisfreien Häfen am Großen Ozean, an der Nordsee und womöglich am Indischen Ozean betätigte. (Über Polen vgl. S. 32.)

Wenn wir von den Inselreichen absehen, dann finden wir in glücklichster Lage bezüglich der mehrfachen Seezugänge die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit ihren weitgedehnten Küsten am Atlantischen und am Stillen Ozean. Das Riesenwerk des Panamakanals hat seine große Bedeutung nicht zuletzt darin, daß diese doppelte Küstenlage an zwei Weltmeeren ihre volle wirtschaftliche und weltpolitische Auswirkung erst wird geltend machen können, nachdem eben durch die Vereinigten Staaten in verhältnismäßiger Nähe ihres eigenen großen Machtbereiches diese beiden Weltmeere untereinander in unmittelbare Schiffahrtsverbindung gesetzt worden sind.

Unsere Geschichtsbücher datieren den Beginn der neuen Zeit mit der Entdeckung Amerikas. Damals wurde das alte Europa in Verbindung gesetzt mit einer neuen Welt. Heute schickt diese neue Welt sich an, ihrerseits ein neues Bindeglied zu werden zwischen dem Okzident und dem fernen Orient, eine Stätte heftigen Ringens der Einflüsse beider.

Wir kommen hiermit zur weltpolitischen Bedeutung der Meere verbindenden Kanäle, die wir bislang namentlich am Sueskanal zu beobachten Gelegenheit hatten.

Von seiner Entdeckung bis zum heutigen Tage war der amerikanische Kontinent eine große Barre zwischen zwei Weltmeeren. Der Panamakanal ist es, der diese Barre überwunden hat, der Europa der pazifischen Küste Amerikas, zugleich aber auch Ostasien der atlantischen Küste Amerikas näher rückt. Die daraus sich ergebende Verschlingung der Bestrebungen zweier weltverschiedener Zivilisationen gibt der Auffassung Raum, daß diese Überwindung der amerikanischen Barre, diese Verbindung der beiden großen Weltmeere ein neues Zeitalter der menschlichen Geschichte einzuleiten berufen erscheint.

Digitized by Google

Welche Umwälzungen der Panamakanal in neuen Zeiten friedlichen Verkehrs bringen wird, davon bekommen wir jetzt einen Vorgeschmack, wenn wir hören, wie eifrig die nordamerikanische Union dabei ist, ihren Einfluß vom eigenen Lande her bis in die Kanalzone und darüber hinaus auszudehnen. Das Protektorat über Nikaragua, der Ankauf der Jungferninseln und die auf nordamerikanisches Betreiben nicht zur Ruhe kommenden mexikanischen Wirren bilden nur ein Vorspiel. Zu diesem beschleunigten mittelamerikanischen Vorgehen wurde Nordamerika nicht zuletzt veranlaßt durch die wiederholten Versuche der Gelben, sich an der mittelamerikanischen Westküste Stützpunkte zu schaffen: insbesondere hat das Bemühen Japans um einen Flottenstützpunkt in Nikaragua die Vereinigten Staaten veranlaßt, die Aufrichtung des Protektorats über dieses Land zu beschleunigen. Aber auch mit Bezug auf Mexiko wirken die gleichen Triebkräfte. Hat doch Japan erst unlängst den Versuch einer Besiedelung der Magdalenenbucht unternommen, was zur Folge hatte, daß die Erlangung des Besitzes von Niederkalifornien als unerläßlicher Punkt in das Programm des nordamerikanischen Imperialismus aufgenommen wurde.

Wohin die nordamerikanischen Bestrebungen im Zusammenhang mit der Panamapolitik abzielen, erkennt man des weiteren daraus, daß die amerikanische Literatur das Karibische Meer mitsamt dem Mexikanischen Golf kurzweg als „das amerikanische Mittelmeer" bezeichnet, selbstverständlich im Sinne eines politisch unter die einheitliche Oberhoheit der Vereinigten Staaten zu bringenden Mittelmeeres.

Ein Fachmann für Weltverkehrsfragen hat einmal die Behauptung aufgestellt, daß die Vereinigten Staaten, wenn sie erst jetzt vor die Wahl gestellt würden, ob sie den Panamakanal bauen sollten oder nicht, wahrscheinlich darauf verzichten würden. Diese Behauptung stützt sich einzig und allein auf die voraussichtliche Unrentabilität des großen Kanalwerkes. Zweierlei wird dabei vollkommen übersehen, zum ersten, daß die Amerikaner den Kanal keineswegs nur aus wirtschaftlichen Rücksichten gebaut haben, sondern ähnlich wie wir den Kaiser-Wilhelm-Kanal in weitaus erster Linie aus politisch-strategischen Gründen; und zum zweiten, daß bei der Erbauung solcher Verkehrsstraßen niemals allein nach ihrer unmittelbaren

Digitized by Google

Rentabilität gefragt werden darf, sondern immer zugleich nach ihrer mittelbaren Rentabilität, nach der Hebung der Wirtschaftskraft jener Gebiete, denen die neue Verkehrsstraße dient.

Würde man nur nach der unmittelbaren Rentabilität durch die einkommenden Gebühren fragen, so könnten nach der Aufhebung des Chausseegeldes keine Kunststraßen, nach der Aufhebung des Brückengeldes keine Brücken mehr gebaut werden. Der Staat baut auch eine Menge Eisenbahnen, bei denen an unmittelbare Rentabilität nicht zu denken ist. Er baut sie teils aus strategischen Gründen, teils um bisher dem Verkehr entzogene Landesteile einer besseren wirtschaftlichen Erschließung zuzuführen und sich für die Unrentabilität der Eisenbahn schadlos zu halten an der gesteigerten Steuerkraft der Bevölkerung.

Ob die Vereinigten Staaten die in den Panamakanal gesteckten Gelder verzinsen und amortisieren können, ist nahezu belanglos, ist jedenfalls eine Erwägung, die hinter viel wichtigeren weit zurücktritt. Wie uns der Kaiser-Wilhelm-Kanal, so soll ihnen der Panamakanal eine halbe Flotte sparen bzw. den Verwendungswert der Flotte verdoppeln. Es kommt hinzu die Aussicht auf politische Zukunftswerte der Umklammerung Mexikos, und es kommt in einer Mischung weltpolitischer und weltwirtschaftlicher Erwägungen weiter hinzu der Ausblick auf wesentlich verstärkten Anteil der nordamerikanischen Union an der Durchdringung der Märkte an der Westküste Südamerikas und in ganz Ostasien.

Ähnlich wie im alten Europa Frankreich den großen Vorteil der Verkehrslage an zwei Meeren, dem Atlantischen Ozean und dem Mittelmeer, hat und dieser Verkehrslage neben wirtschaftlichen Vorteilen fortgesetzt starke politische Impulse verdankt, haben die Vereinigten Staaten den Vorteil der Verkehrslage an den beiden großen Weltmeeren: am Atlantischen und am Stillen Ozean. Dieser Vorteil aber ist zur vollen Geltung erst gekommen, seitdem eine amerikanische Wasserstraße mitten durch den amerikanischen Kontinent hindurch beide Ozeane in Verbindung miteinander bringt.

Daß der Panamakanal mit dem Sueskanal und seiner enorm hohen Dividende nicht einen Tarifkampf aufzunehmen vermag, erscheint als wenig stichhaltiger Einwand gegen die weltwirtschaftliche Zukunfts-

Digitized by Google

rolle des Panamakanals: denn die Sueskanalgesellschaft ist eine Erwerbsgesellschaft, der Panamakanal aber ist ein weltpolitisches Unternehmen der Vereinigten Staaten, die ihrerseits in einem etwaigen Tarifkampf jedes Opfer auf sich nehmen können, die, wenn es darauf ankäme, im schlimmsten Falle die Schiffe aller Nationen gratis durch den Kanal befördern und den Schiffen unter dem Sternenbanner obendrein noch eine schöne Subvention zahlen könnten.

Das ist gewiß: Für den Verkehr von Europa aus wird die Benutzung der Panamakanalroute unmittelbar keine so sehr große Bedeutung gewinnen. Im wesentlichen wird diese Bedeutung sich wohl beschränken auf den europäischen Verkehr mit der Westküste des amerikanischen Kontinents und auch hier nicht einmal bis ganz nach Süden hin; für einen Teil der Westküste Südamerikas wird der europäische Verkehr wohl nach wie vor wesentlich gestellt sein auf die den Erdteil im Süden umschiffenden Segler. Aber mittelbar wird die weltwirtschaftliche Bedeutung des Panamakanals sich auch für Europa so stark geltend machen, daß wir gegenüber der Zukunftsbedeutung dieser neuen Verkehrsstraße sicherlich nicht die Augen verschließen dürfen. Wir haben zu denken an die weitere Steigerung der Wirtschaftsintensität, die der nordamerikanischen Union selbst verliehen ist durch das Aneinanderrücken ihrer Ost- und Westküste; haben zu denken an den wesentlich steigenden Einfluß, den sie in den Weststaaten Südamerikas auszuüben in der Lage ist, und namentlich auch an die bedeutende Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf den ostasiatischen Märkten. Dazu kommt das verstärkte Hineinziehen des Stillen Ozeans in den Weltverkehr — jenes Ozeans, über den die Vereinigten Staaten planmäßig ihre Etappenstraßen gelegt haben, seitdem ihre führenden Männer überhaupt weltpolitisch zu denken begonnen.

Am lebhaftesten werden die sich hier vollziehenden Wandlungen dasjenige europäische Land interessieren müssen, das im Stillen Ozean und an seinen Randländern heute die stärkste Flottenmacht und den größten Kolonialbesitz unterhält: England mit seinen australisch-asiatischen Besitzungen und Geschwadern. Zugleich ist England an der Panamakanalfrage sehr lebhaft interessiert durch seinen kanadischen Besitz, denn es entwickeln sich zwischen Kanada und

Digitized by Google

dem großen Nachbarreich neue Interessengemeinschaften, indem auch die kanadische Ost- und Westküste durch den Panamakanal einander näher gerückt sind — es entstehen aber zugleich auf dem Wege über Kanada auch neue englisch-amerikanische Interessengegensätze, wenn die Vereinigten Staaten darauf bestehen, die Kanaldurchfahrt unter ihrer Flagge wesentlich zu begünstigen und dadurch die englisch-kanadische in Nachteil zu bringen. Schließlich bekommt der britische Inselbesitz in Westindien eine politisch erhöhte und umstrittenere Bedeutung durch die Möglichkeit, von hier aus durch Flugzeuge die Sicherheit des Kanals zu bedrohen.

Nicht davon hängt alles in allem die weltwirtschaftliche Bedeutung des Panamakanals ab (die selbstverständlich auch nicht ohne starke weltpolitische Rückwirkung sein kann), ob europäische Häfen asiatischen oder australischen durch den neuen Verkehrsweg näher gerückt werden; sie liegt vielmehr in der Tatsache, daß eine starke Konsolidierung des nordamerikanischen Wirtschaftslebens durch das verkehrspolitische Aneinanderrücken der Ost- und Westküste der Union stattfindet und daß dieser konsolidierten amerikanischen Volkswirtschaft ein wesentlich verstärkter Einfluß auf südamerikanische und ostasiatische Märkte ermöglicht ist.

Es wurde schon der günstigen Verkehrslage Frankreichs mit Bezug auf seine mehrfachen Seezugänge Erwähnung getan. Als besonders bemerkenswert mag aber noch hinzugefügt werden, daß Frankreich das Streben nach mehrfachen Seezugängen auch in seiner Kolonialpolitik betätigt, indem es den erfolgreichen Versuch unternommen hat, sein nordafrikanisches Kolonialreich so auszudehnen und abzurunden, daß ihm Küsten am Mittelländischen Meer und am Atlantischen Ozean eignen. Das gleiche hat England getan in der Ausbreitung seiner Einflußsphäre von der Nilmündung bis zum Indischen Ozean; und so wird es auch weiter bestrebt sein, sein südliches innerafrikanisches Gebiet in mehrfache Verbindung mit dem Atlantik und dem Indischen Ozean zu bringen.

In der Gegenwart und nahen Zukunft haben wir die Wirkungen des verkehrsgeographischen Gesetzes, des Dranges nach mehrfachen Seezugängen, zu beobachten insbesondere mit Bezug auf die Balkanstaaten.

Digitized by Google

Was Deutschland anbetrifft, so wurde schon darauf hingewiesen, daß bis zum Kriege der Dreibund den beteiligten Mächten wechselseitig eine Vermehrung ihrer Seezugänge gewährleistete, insbesondere Deutschland zu seinen lediglich nördlich gerichteten Ausgängen auch solche zum Mittelmeer, andererseits Italien und in stärkerer Bedeutung Österreich auch Seezugänge nach Norden hin öffnete. Bemerkenswert war darüber hinaus, daß gerade in der letzten Zeit vor dem Kriege auch die deutsch-afrikanische Kolonialpolitik dem Gesetz des Strebens nach mehrfachen Seezugängen zu folgen sich anschickte. Deutschland besaß in Afrika Kolonien am Atlantischen sowohl wie am Indischen Ozean, aber sie standen untereinander in keiner Verbindung. In der Zeit der deutsch-französischen Marokko-Kongo-Verhandlungen tauchte auf seiten der deutschen Regierung der Gedanke auf, durch internationale Verträge systematisch auf die Schaffung solcher Verhandlungen hinzuarbeiten mit dem Endziel eines deutsch-mittelafrikanischen Kolonialreiches, dessen Gesamtgebiet über Seezugänge an den Küsten beider Weltmeere verfügen sollte (Daressalam—Duala).

Ein alter englischer Kolonialfachmann verbreitete während des Krieges eine Karte des mittelafrikanischen Kolonialreiches, das Deutschland angeblich im Einvernehmen mit England hätte erwerben können, wenn der Krieg nicht zum Ausbruch gekommen wäre. Auf dieser Karte stand Deutsch-Ostafrika sowohl in Verbindung mit Deutsch-Kamerun wie mit Deutsch-Südwestafrika, indem die Grenzen aller drei Kolonien auf Kosten des Kongostaates sowie der portugiesischen Kolonien eine beträchtliche Erweiterung erfahren hatten. Unterderhand freilich hatte England auf der einen Seite die entsprechenden Verhandlungen mit Deutschland benutzt, um dieses bis zur Vollendung der Kriegsrüstungen von Englands Verbündeten in Sicherheit zu wiegen, andererseits das deutsche Streben nach Teilen des belgischen und portugiesischen Kolonialbesitzes benutzt, um Belgien und Portugal den englischen Schutz zuzusichern und diese beiden Länder noch sicherer an die Gefolgschaft Englands zu ketten.

Nun wollen natürlicherweise auch die verkehrsgeographischen Gesetze der Weltpolitik verstanden sein unter gewissen Beziehungen zwischen der vorhandenen Größe eines Staates und seinem Aus-

Digitized by Google

dehnungsstreben. Heischen die Weltmächte sowohl in ihrem Stammbesitz wie in ihren Kolonialreichen Ausgänge nach verschiedenen Ozeanen, so sehen wir bei kleineren Mächten das gleiche verkehrsgeographische Gesetz in entsprechend engerem Rahmen wirksam. Wenn beispielsweise für Deutschland die Küstenlage an der Ost- und Nordsee im Vergleich zu seiner heutigen Wirtschaftsstellung nur einen Seezugang bedeutet, nämlich den einen mittelbaren Weg an den Atlantischen Ozean, so wird es für eine kleinere Balkanmacht beispielsweise schon als reichlicher Genuß mehrfacher Seezugänge zu betrachten sein, wenn sie an verschiedene Teile des Mittelmeeres stößt. So ist es Griechenlands Vorteil, an das Ägäische Meer und an das Ionische Meer zu stoßen; und man konnte während des Balkankrieges deutlich genug beobachten, wie hoch es den Vorteil bewertet haben würde, wenn es seine Grenzen nach Westen über das Ionische Meer hätte hinausstrecken können bis an das Adriatische Meer. Bulgarien, soviel der ursprünglich heimgebrachten Früchte des ersten Balkankrieges es auch wieder seinen Händen entgleiten sehen mußte, hatte doch immerhin durch den Abschluß des zweiten Balkankrieges zu seiner alten Schwarzmeerküste eine neue Küste am Ägäischen Meer gewonnen, deren verkehrspolitischer Wert freilich noch beträchtlich größer gewesen wäre, wenn auch Kavalla zu dem neuen bulgarischen Besitzstand gehört hätte. Daher das heiße Ringen um diese Stadt.

Während des Weltkrieges strebte Bulgarien nach einer Ausdehnung seiner Küste an beiden Meeren, und zwar nördlich bis an die Donaumündung, am Ägäischen Meer bis über Kavalla hinaus. Der damalige bulgarische Gesandte in Berlin stellte in einer Schrift über die bulgarischen Kriegsziele sogar das Verlangen, daß Bulgarien durch Albanien einen Korridor an das Adriatische Meer erhielte. Obwohl in früheren Jahrhunderten Bulgarien tatsächlich einmal diese Ausdehnung bis an drei Meere gehabt hatte, lehnten die offiziellen Stellen in Sofia so weitgehende Forderungen ab und bezeichneten die erwähnte Arbeit des Berliner Gesandten als reine Privatarbeit. Der Ausgang des Weltkriegs hat Bulgarien die ägäische Küste wieder genommen und ihm nur Sicherung des Verkehrs mit dem unbedeutenden Hafen Dedeagatsch verheißen.

Digitized by Google

Serbien ermangelte auch nach den beiden Balkankriegen noch des unmittelbaren Seezuganges, hatte aber seine Grenzen derartig erweitert, daß aus der Gestalt des Landes nach dem Stand vor Ausbruch des Weltkrieges mit scharfer Deutlichkeit das Streben ersichtlich wurde, nicht nur einen, sondern womöglich gleich einen mehrfachen Seezugang zu erlangen, und zwar sowohl nach dem Adriatischen wie nach dem Ägäischen Meere hin.

Gerade dadurch, daß die serbischen Grenzen nach dem zweiten Balkankriege eine so unglückliche, den Grundlehren der politischen Geographie ins Gesicht schlagende Gestalt bekommen hatten, war Serbien, wie schon oben angedeutet, vorausbestimmt zu einem Herd bleibender politischer Unruhe und eifrigen Verlangens nach weiterer Ausdehnung. Indem Rußland als Protektor Serbiens diese serbischen Stimmungen nutzte, konnte es dazu kommen, daß der von den Interessen der Großmächte diktierte Weltkrieg dem äußeren Anschein nach seinen Anfang nahm von dem kleinen Serbien. Durch die Ausdehnung bis zur Adriaküste sieht Großserbien nunmehr wenigstens einen Teil seiner Wünsche erfüllt.

Nicht in das Bereich der politischen Wirklichkeit, sondern in das der Zukunftsträume gehörte vor dem Weltkriege ein weiterer, sehr sprechender Beweis dafür, wie tief eingewurzelt die Erkenntnis des Gesetzes vom Streben nach mehrfachen Seezugängen überall da ist, wo man sich mit staatsbildenden Gedanken beschäftigt. Dieses typische Beispiel lieferten die durch mehr als ein Jahrhundert eines selbständigen Staatswesens ermangelnden Polen: Ihre Losung war: Polen von Meer zu Meer! Das ausgesprochene Hochziel ihres politischen Strebens ging auf die Errichtung eines selbständigen Polenstaates mit den Häfen Danzig und Odessa. Bereits unter dem deutschen Reichskanzler Grafen Caprivi glaubten sie einmal den Zeitpunkt gekommen, zunächst wenigstens einen Teil dieses Programms verwirklichen zu können. Ein führender Politiker aus ihren Reihen bot dem damaligen deutschen Reichskanzler an: Verzicht der Polen auf Danzig, wie überhaupt auf preußisches Gebiet (was sicherlich nur vorläufig gemeint war), wenn Deutschland ihnen, nötigenfalls unter Anwendung von Gewalt gegen Rußland, dazu verhelfen würde, auf russische Kosten ein Polenreich bis Odessa aufzurichten. Das

Digitized by Google

Endziel aber war, blieb und bleibt: von Meer zu Meer, d. h. von der Ostsee, die sie jetzt nördlich von Danzig erreicht haben, bis zum Schwarzen Meer.

4. Das Streben nach der gegenüberliegenden Küste.

Der alte Lehrsatz, daß Meere nicht trennen, sondern verbinden, findet seine wohl deutlichste Bestätigung in dem Streben ausbreitungslustiger Mächte nach der ihrem eigenen Machtbereich gegenüberliegenden Seeküste, das als weiteres verkehrsgeographisches Gesetz weltpolitischen Dranges im Hinblick auf die politischen Erscheinungen des Seeverkehrs gewertet sein will. Dieses Gesetz wirkt in engen wie in weiten Räumen. Es findet namentlich im engeren Raume in seiner letzten Folge in dem Streben nach einheitlicher Beherrschung geschlossener Meere, nach der Umformung von Mittelmeeren zu nationalen Binnenseen seine Anwendung.

Um mit dieser letzten Konsequenz zu beginnen, erinnern wir uns der früheren Versuche Schwedens, die Ostsee zu einer schwedischen See zu gestalten. Tendenzen, die in entsprechender Abwandlung später dem weitausgreifenden Ehrgeiz russischer Politiker nicht ganz fremd waren, ähnlich wie man es an anderer Stelle als ein Ziel russischen Strebens betrachten mußte, das Schwarze Meer zu einem russischen Binnensee zu machen.

Mit Bezug auf das Mittelmeer hegte nach dem Muster des alten Rom der erste Napoleon ähnliche Pläne, wenn er mit kühnem Griff hinüberzureichen trachtete von der südfranzösischen Küste nach der ihr am weitesten entlegenen Südoststrecke des Mittelmeeres.

Japan möchte das Japanische Meer allseits mit seiner Macht umklammern: und in ganz großem Stil hat Großbritannien nahezu das Ziel erreicht, den Indischen Ozean zu einer nur von britischen Küsten umgebenen See zu machen bis hinein in seine Ausläufer, in den Persischen Golf und das Rote Meer.

Mit zunehmender Ausdehnung des britischen Einflusses in Persien und Arabien blieb neben den niederländisch-indischen Inseln und dem französischen Madagaskar nur noch fremdes Herrschaftsgebiet an der Ostküste Afrikas in italienischem, deutschem und portugiesischem Besitz. Der letztere kann wegen der zwischen England und

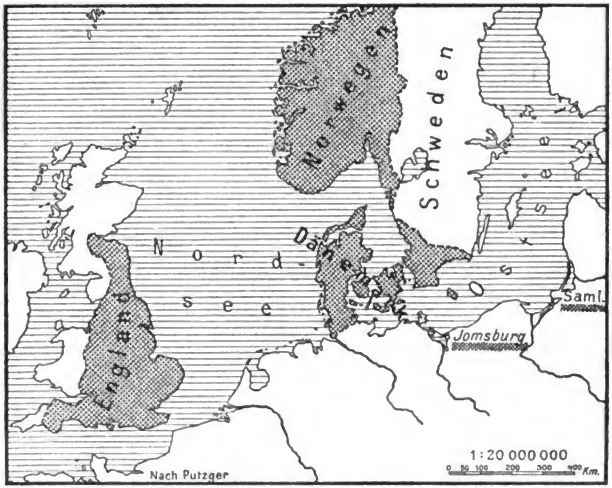
Digitized by Google

Portugal bestehenden politischen Beziehungen außer Rechnung gesetzt werden; auch der italienische Besitz Afrikas ist an jener Küste von keiner starken Macht getragen, so daß britische Imperialisten im wesentlichen nur noch Deutsch-Ostafrika als eine offene Lücke in dem von der britischen Macht um den Indischen Ozean zu spannenden Kreis betrachteten. Hierdurch erklärt sich das gewaltige Machtaufgebot, das die Engländer auf dem ostafrikanischen Nebenkriegsschauplatz gegen die heldenhafte Truppe unseres Lettow-Vorbeck aufzubieten sich veranlaßt sahen. Für England galt es im Weltkriege durchaus nicht nur, eine dauernde Festsetzung der Deutschen an der belgischen Küste zu verhindern, sondern nicht minder wichtig war ihnen die Eroberung von Deutsch-Ostafrika und von Mesopotamien, d. h. die Festigung des britischen Einflusses rings um den Indischen Ozean.

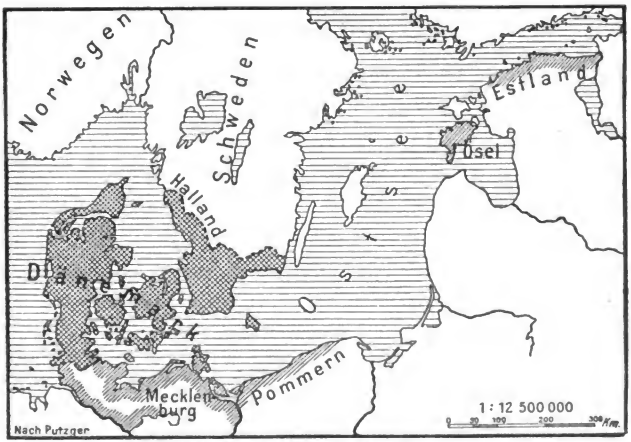
Nordamerikanische Imperialisten sehen im Mexikanischen Golf und im Karibischen Meer ein U.S.A.-Mittelmeer der Zukunft; und selbst die weiten Räume des Stillen Ozeans waren für die Vereinigten Staaten nicht zu groß, um ihr Hinübergreifen bis zu den Philippinen zu verhindern, wie sie andererseits liebäugeln mit dem einzigen noch an keine Kolonialmacht vergebenen Stück der gesamten Ostküste des Atlantik, mit der Negerrepublik Liberia.

Die interessantesten und lehrreichsten Beobachtungen mit Bezug auf die Wirkung des Gesetzes vom Streben nach der gegenüberliegenden Küste können aber durch alle Geschichtsepochen hindurch und ganz besonders auch wieder in unserer Gegenwart gemacht werden in jenem von den Gestaden dreier Erdteile umgebenen Meere, das seit alters her den Namen des Mittelmeeres für sich beansprucht. Wie es hier einstmals zu dem heißesten Ringen geführt, daß einander gegenüberliegende Küsten in den Händen der beiden konkurrierenden Mächte Rom und Karthago lagen, so konnte Bismarck Italien nicht zuletzt an den Dreibund fesseln, indem er dessen Blick auf den französischen Kriegshafen Bizerta, auf einen Punkt richtete, dessen rechtzeitige Besitznahme Italien als die geographisch dazu berufene Macht sich hatte entgehen lassen. Freilich wußte Bismarck sehr wohl, daß für ein Festhalten Italiens am Dreibund angesichts seiner so weit gedehnten und leicht zu gefährdenden Küste nur zu denken war, solange England diesem Dreibund wo nicht freundlich,

Digitized by Google



Nordsee-Herrschaft Dänemarks um 1035.



Ostsee-Herrschaft Dänemarks um 1225.

Digitized by Google

so mindestens nicht feindlich gegenüberstand. Eine Gegnerschaft Italiens gegen Frankreich im Hinblick auf die nordafrikanische Konkurrenz dieser beiden Länder hatte sicheren Bestand nur so lange, wie auch eine englisch-französische Gegnerschaft zu verzeichnen war. Gegen ein mit England verbündetes Frankreich konnte Italien nicht wagen sich zur Wehr zu setzen.

Mit einer im übrigen fast pedantischen Befolgung unseres Gesetzes ist die afrikanische Küste des Mittelmeeres, von der einst Kolonisation und Herrschaft hinübergetragen wurden nach der europäischen Küste, nunmehr aufgeteilt unter die ihr gegenüberliegenden lateinischen Mächte: Spanien hält den ihm nächstgelegenen kleinen Nordstreifen der marokkanischen Küste besetzt, wobei zum Überfluß dem britischen Einsprengsel Gibraltar noch die Sonderstellung von Tanger entspricht. Frankreich hat sich seiner europäischen Südküste gegenüber von Algier aus über Tunis und Marokko ausgebreitet; und Italien, das in Tunis zu spät gekommen war, hat sich sozusagen im letzten Moment über die tripolitanische Beute hergemacht. Auch die der Türkei gegenüberliegende ägyptische Küste blieb offiziell ja noch bis in den Krieg hinein türkisches Machtbereich. Das in den Balkankriegen gewachsene Griechenland richtete sein Auge nicht mehr nur auf die umliegenden Mittelmeerinseln, sondern mehr und mehr auch auf Stützpunkte an der gegenüberliegenden kleinasiatischen Küste.

Wesentlich beeinflußt wurde die Mittelmeerpolitik durch das Streben Italiens nach der seiner eigenen Adriaküste gegenüberliegenden Küste der Balkanhalbinsel. Italiens Sehnen nach Umrundung des Adriatischen Meeres („Mare nostro") brachte je länger je mehr einen Zwiespalt in den Dreibund und trat schon vor dem Kriege namentlich in der Zeit kritisch in die Erscheinung, in der die albanische Frage aufgeworfen war.

In entlegeneren Gebieten endlich ist ein Beweis für das Streben nach der gegenüberliegenden Küste noch darin zu sehen, daß schon seit längerer Zeit Japan für den Fall einer Aufteilung Chinas in Interessensphären Anspruch auf die der Insel Formosa gegenüberliegende chinesische Provinz erhebt. Von seiten eines einflußreichen Beraters der chinesischen Republik ist dieser Anspruch einige Jahre vor dem Kriege als begründet anerkannt worden.

Digitized by Google

5. Die Kreuzung großer Überlandwege.

In allen geschichtlichen Zeiten können wir einen Wechsel zwischen politischer Ausbreitung auf dem Landwege und auf dem Wasserwege beobachten. Wir sehen einen Gegensatz zwischen Ausbreitung über See und über Land bei den Griechen, die zu Schiffe nach Troja fuhren, und den Römern, die auf dem Landwege große Teile Europas in ihre Macht brachten. Wir denken an die Zeiten der festländischen Völkerwanderungen und Kreuzzüge und an die Zeiten, in denen die spanischen und portugiesischen Seefahrer Weltreiche begründeten. Die großen Überlandwege spielen in der Geschichte der Kultur und Wirtschaftsentwicklung und in der der Machtausbreitung der Staaten keine geringere Rolle als die Wasserwege. Auch in den Zeiten der deutschen Hansa beispielsweise, unter der wir uns, irrtümlicherweise rückschließend aus dem Verbleib der letzten ausdrücklich so genannten Hansastädte an der Küste, eine ausschließlich seewirtschaftliche Macht vorzustellen geneigt sind, vollzog sich der Haupthandel auf den Überlandwegen, nicht nur nach Süddeutschland, sondern auch bis tief hinein nach Rußland, wo nur an die Messe von Nishnij Nowgorod erinnert zu werden braucht.

Auch in der Gegenwart haben die großen Überlandwege wieder erhöhte Bedeutung erlangt. Ausgeprägt modernes Kennzeichen weltverkehrspolitischer Bestrebungen auf diesem Gebiet aber sind die auf Schaffung großer Transkontinentalbahnen abzielenden Bestrebungen.

In Nordamerika sah man sie zuerst am Werk. Hier hat eine ganze Anzahl den Erdteil von Ost nach West durchziehender Eisenbahnen die beiden Ozeanküsten miteinander in Verbindung gesetzt. Der verkehrspolitische Unternehmungsgeist aber hat sich in der Neuen Welt hiermit nicht begnügt; man arbeitet heute an dem Plan der allamerikanischen Bahn, die den Erdteil auch der Länge nach von Nord nach Süd durchziehen und seine verschiedenen Staaten miteinander in Bahnverbindung setzen soll.

In Asien hat Rußland das Riesenwerk der Sibirischen Bahn vor Jahren vollendet, und heute schweben dort Projekte, die letzten Endes darauf hinauslaufen werden, durch den Süden des Kontinents

Digitized by Google

eine lange Kette von Verbindungen zu schaffen: von Syrien bis zur Ostküste Chinas.

In Afrika kennen wir das alte Cecil-Rhodes-Projekt der Kap-Kairo-Bahn, die den Erdteil in seiner ganzen Länge durchziehen soll; doch treten daneben – je länger je mehr – auch Querverbindungen zwischen der Ost- und Westküste des Erdteils in das Bereich ernsthafter Erörterungen ein. Zunächst gehen mit dem britischen Nord-Süd-Projekt über die ganze Ausdehnung Afrikas französische Eisenbahnpläne parallel, die gleichfalls eine Verbindung von Küste zu Küste in nordsüdlicher Richtung schaffen wollen, die aber nicht durch den ganzen Erdteil, sondern nur durch seinen westlichen Teil bis zum Guineabusen gehen soll. Eine große Transsahara-Bahn soll von der algerischen Küste südwärts führen, um in Timbuktu den Anschluß an das Verkehrsgebiet des Niger zu finden; eine andere wird geplant über das Tsadseegebiet zum Ubangi, um hier den Anschluß an das Verkehrsgebiet des Kongo zu erreichen.

Kreuzung der Oberlandwege in Afrika und Vorderasien.

In westöstlicher Richtung existieren britische Pläne, die, von Lagos ausgehend, nach dem Sudan führen und über das Nilgebiet Anschluß an das Rote Meer finden. Weiter südwärts traten in der letzten Zeit vor dem Kriege deutsche Pläne, von Duala Anschluß an das Verkehrsgebiet des Kongo und weiterhin durch Deutsch-Ostafrika zur Westküste zu suchen, in Konkurrenz mit französischen Plänen, von Libreville aus das Ziel zu erreichen.

In anderem Zusammenhange wurde bereits der deutschen Pläne

Digitized by Google

gedacht, den ost- und westafrikanischen deutschen Kolonialbesitz in Verbindung zu bringen, wobei gleichfalls große Überlandbahnen in Aussicht genommen waren. Auch in dem bisher mit Eisenbahnen am stiefmütterlichsten bedachten schwarzen Erdteil werden wir also in absehbarer Zeit ein ausgebildetes Nervensystem des großen Überlandverkehrs mit dem Rückgrat Kap – Kairo und einer Anzahl senkrecht hierzu gerichteter Ausstrahlungen nach beiden Meeresküsten vorfinden können.

An Plänen dieser Art fehlte es vor dem Kriege nicht. Aber gerade die scheinbare Einheitlichkeit des Verkehrssystems war es, die ihm politisch ein sehr bedenkliches Gepräge gab; denn unter politischen Gesichtspunkten rückte weniger das Verbindende, als die Kreuzung dieser Verkehrsverbindungen in den Vordergrund. Wollte England seinen Schienenstrang durch den Erdteil von Nord nach Süd legen, so wollte es natürlich auch territorial Herr in der ganzen Ausdehnung dieses Verkehrsstreifens sein. Ebenso wollte Deutschland die Macht in Mittelafrika in den Händen halten, wenn es durch Mittelafrika seine Eisenbahn von Ost nach West baute. Der bedenklichste Kreuzungspunkt der afrikanischen Eisenbahnpläne vor dem Kriege lag im Gebiet des Tanganjika-Sees, das wir auch in anderem Zusammenhange bereits als eine gefährliche Reibungsfläche zu betrachten gelernt haben.

Nun kam hinzu, daß die afrikanischen Verkehrspläne nicht behandelt werden konnten ohne einen gewissen Zusammenhang mit den vorder- und südasiatischen. Wie es ein erklärtes Bestreben britischer Verkehrspolitik war, den Indischen Ozean zu einem britischen Meere zu machen, so war es auch ein erklärtes Streben, die Hauptpunkte der Randgebiete dieses Meeres in Afrika und in Asien miteinander in Verbindung zu bringen, um dadurch namentlich für strategische Sicherheit zu sorgen. So gesellte sich zu diesem Kap-Kairo-Plan der Plan einer großen Überlandbahn von Port Said über die Euphratmündung durch das südliche Persien nach Indien. Dieses von britischer Seite sehr ernsthaft angefaßte Projekt kreuzte sich aber mit dem unter deutscher Führung nahe an seine Vollendung gebrachten Verkehrsplan, Vorderasien in der Richtung vom Bosporus zum Persischen Meer zu durchqueren. So wurde auch das Euphrat- und Tigrisgebiet zu einer weltpolitischen Reibungsfläche. Hier wie

Digitized by Google

am Tanganjika waren es deutsche und britische Verkehrspläne, die miteinander in Zwiespalt gerieten.

Auf diesem geographischen Boden verschärften sich vor dem Kriege die Gegensätze zwischen den beiden Ländern, die durch den britischen Handelsneid ohnehin gezeitigt waren. Das aus deutscher Anregung entstandene Unternehmen der Bagdad-Bahn und der deutsche Widerstand gegen die Kap-Kairo-Bahn waren für England große Steine des Anstoßes. Die Durchführung der Bagdad-Bahn unter deutscher Leitung bis zum Persischen Golf hätte eine Durchkreuzung des britischen Planes der ägyptisch-indischen Verbindung bedeutet. Die Durchführung der britischen Kap-Kairo-Bahn hätte den deutschen Plan durchkreuzt, quer durch Mittelafrika von Ozean zu Ozean ein Verkehrsnetz unter deutscher Kontrolle zu schaffen.

Vor dem Kriege war die Frage, wie sich diese Reibungsflächen beseitigen ließen. Auf diplomatischem Wege sollte es versucht werden unter wechselseitigen Zugeständnissen. Deutschland sollte auf die Durchführung der Bagdad-Bahn bis zum Persischen Golf verzichten, wogegen England angeblich die deutschen Mittelafrika-Pläne fördern wollte. Ob Kompensationen dieser Art einen dauernden Erfolg und Bestand versprechen konnten, bleibt eine offene Frage. Vielleicht hätte es eine andere Lösung gegeben, nämlich eine wirklich durchgreifende, ehrliche deutsch-britische Verständigung mit wechselseitiger Gemeinschaftsbeteiligung und Gemeinschaftskontrolle: deutsch-britisch über die bis zum Golf zu Ende geführte Bagdad-Bahn, britisch-deutsch über die durchgeführte Kap-Kairo-Bahn.

Die politische Grundstimmung war einer solchen praktischen Lösung zuwider, da die europäische Politik beherrscht wurde durch den Gegensatz der Entente gegen Mitteleuropa und durch die feste Vereinigung zwischen England, Frankreich und Rußland, die einander wechselseitig in der Feindschaft gegen Deutschland vorwärtstrieben und ihre Ziele nicht durch Verständigung mit Deutschland, sondern durch unbedingtes Gefügigmachen zu erreichen strebten.

Digitized by Google

IV. Machtpolitische Triebkräfte und Ziele der Staatsvölker

Neben den materiellen Triebkräften staatlicher Ausbreitungsbestrebungen stehen, wie in der Einleitung dargelegt, Triebkräfte mehr ideeller Art, die sich allerdings oft genug mit den materiellen zu einem schwer entwirrbaren Knoten verknüpfen. Auch wo die Bande des gemeinsamen Volkstums und der gemeinsamen Sprache, der gemeinsamen Religion und Kultur zu staatlichem Zusammenschluß drängen, werden oft gleichzeitig wirtschaftliche Gemeinschaftsinteressen mitsprechen. Die sogenannte materialistische Geschichtsauffassung rückt auch in den geschichtlichen Zeiten, die gemeinhin als Zeiten von Religionskriegen bezeichnet werden, wirtschaftliche Motive in den Vordergrund. Sie will beispielsweise in den Kreuzzügen nicht das idealistische Sehnen nach Befreiung des Heiligen Grabes erblicken, sondern mehr einen Drang nach Belebung der Handelswege zum nahen Orient.

Die politische Erdkunde, die man schließlich auch als erdkundliche Betrachtung der Weltpolitik und Weltgeschichte bezeichnen kann, wird selbstverständlich auch ihrerseits manche Anregung und Belehrung schöpfen können aus jenen Entwicklungszeiten des Völkerlebens, in denen ideelle Beweggründe allgemeiner Art, wie beispielsweise gerade religiöser Ausbreitungsdrang, das politische Geschehen beeinflußten. Die Wege, die der Mohammedanismus rund um das Mittelmeer nahm, die Wege der eben schon erwähnten Kreuzzüge, teils am Mittelmeer entlang, teils quer über das Mittelmeer, sind sicherlich beachtenswerte Objekte der politischen Erdkunde. In der Neuzeit kommen solche allgemein-ideellen Beweggründe jedoch mehr in Wegfall; sie treten wie in früheren Zeiten zurück hinter dem reinen Machtbedürfnis, in dem großenteils wirtschaftliche Motive stark in den Vordergrund rücken, oder hinter den ideellen Gesichtspunkten völkischen Gepräges.

1. Das Streben nach Abrundung des Machtbereichs.

Jedem aufstrebenden Staatswesen, jedem wachsenden Volkstum wohnt von Natur die Tendenz inne, sein Machtbereich auszudehnen

Digitized by Google

über dasjenige Verkehrsgebiet, das seinen wirtschaftlichen Bedürfnissen Befriedigung zu gewähren verspricht. Mit zunehmender Bevölkerungszahl und Bevölkerungsdichte, mit vermehrter Kenntnis von der Erdoberfläche und mit steigender Ausbildung der Verkehrsmittel entwickelt sich die Großräumigkeit, in der diese Tendenzen sich betätigen. Liegt in den durch Übervölkerung oder durch feindliche Eindringlinge verursachten großen Völkerwanderungen, die sich zu verschiedenen Zeiten von Osten und Norden her in die alten Hauptgebiete europäischer Staatenentwicklung ergossen haben, eine gewisse Systemlosigkeit, ein blindes Vorwärtsdrängen ohne rechtes Bewußtsein der für die Einrichtung bleibender Macht notwendigen geographischen und verkehrspolitischen Bedingungen, so sehen wir andererseits schon in frühen Zeiten der Weltgeschichte die mehr oder weniger bewußte Tendenz zur geographischen Abrundung des Machtbereiches aufstrebender Staaten an der Arbeit.

Insbesondere waren es ehedem Randländer des Mittelmeeres, die dahin strebten, das ganze Verkehrsgebiet dieses Meeres unter ihre Macht zu bringen. Weitere Weltmachtgelüste betätigten sich in dem Versuche einer Zusammenfassung der Landgebiete zwischen dem Schwarzen Meer und Mittelmeer einerseits, dem Indischen Ozean auf der anderen Seite. Spätere Zeiten zeigen uns die Versuche geographischer Abrundung der Machtbereiche zwischen dem Mittelmeer im Süden, der Nord- und Ostsee im Norden; auch zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer und ferner rund um die Ostsee oder rund um die Nordsee.

Nachdem der Horizont der Staatsmänner und der Nahrung suchenden Völker weit hinausgewachsen war über die engen Räume Europas und der benachbarten Teile von Asien und Afrika, begann die geographische Abrundungstendenz sich entsprechend weitere Ziele zu setzen. Wie einstmals das kleine Mittelmeer zwischen den drei alten Kontinenten ihr Hauptschauplatz gewesen, so will es in unseren Tagen anscheinend jenes große Weltmeer werden, das schon ein Napoleon als das „Mittelmeer der Zukunft" bezeichnet hat.

Aber auch heute wie ehedem lassen sich zwei Grundrichtungen der geographischen Abrundungstendenz in der Weltpolitik (Weltpolitik natürlich aufgefaßt im Rahmen der jeweils vorhandenen

Digitized by Google

geographischen Auffassungsgrenze, im Rahmen der jeweils bekannten Welt!) nebeneinander verfolgen: einmal das Streben nach Zusammenfassung der verschiedenen Randländer eines Meeres mitsamt seinen Inseln, also die Abrundung des politischen Besitzes eines kleineren oder größeren *See*verkehrsgebietes — und daneben das Streben nach Zusammenfassung großer Landkomplexe zwischen verschiedenen Meeren — die Abrundung eines *Land*verkehrsgebietes. Beide lassen sich in der Gegenwart und in offensichtlichen Zukunftstendenzen der Weltmächte in jenem großen Zuge verfolgen, der unserer heutigen umfassenden Kenntnis von der Erdoberfläche und der heutigen Überwindung von Raum und Zeit durch die Entwicklung der Verkehrsmittel entspricht.

Das Streben nach Ausbreitung der Herrschaft über das Verkehrsgebiet des Mittelmeeres tritt deutlich bereits vor drei Jahrtausenden in den ausgedehnten mediterranen Kolonialgründungen des Phönizierreiches zutage. Später sind es die Griechen, die namentlich den Ostteil des Mittelmeeres zu umfassen suchen, aber auch mit Kolonialgründungen nach dem westlichen Teil hinübergreifen. Es folgt in der Zeit der Perserkriege das Ringen um das Bereich zwischen dem Adriatischen und dem Persischen Meer: zunächst der Versuch der Perser, sich in den Verkehrsgebieten des östlichen Mittelmeeres festzusetzen, und als Rückschlag der Zug des großen Alexander, der die Herrschaft Athens bis Indien auszudehnen trachtete.

Eine neue Phase der Mittelmeergeschichte nimmt sodann ihren Ausgang von Rom, beginnend mit der einheitlichen Zusammenfassung der Apenninischen Halbinsel, fortschreitend über den Kampf um das benachbarte Sizilien, weiter ausgedehnt zunächst über die Randländer des westlichen Mittelmeeres und alsbald auch durch die römischen Kriegszüge nach der Balkanischen Halbinsel.

Das Vordringen der germanischen Stämme aus dem Norden veranlaßt die neue Weltmacht am Mittelmeer auch zu nördlicher Expansion. Gegen die Grenze der christlichen Zeitrechnung sehen wir die Abrundungstendenz der römischen Weltmacht in ihrer Betätigung über das Mittelmeer hinaus bis zum Atlantischen Ozean, zur Nordsee und zum Schwarzen Meer.

Einige Jahrhunderte ist es die Welt des neugegründeten Islams,

Digitized by Google

die eine Zusammenschließung weiter Landgebiete vom Indus bis zum Kaukasus und durch den Norden Afrikas bis hinüber nach Spanien und Südfrankreich vollzieht.

Den Zusammenschluß dieses langgestreckten Länderstreifens folgt, der islamitischen Welt weiterhin vielfach entgegentretend, die neue, diesmal vom Norden ausgehende Tendenz, die Lande zwischen Nordsee und Mittelmeer einheitlich zu umschließen, betätigt durch die Konsolidierung des Karolingerreiches und die Züge des großen Karl nach Italien und Spanien auf der einen, gegen die Slawen und Dänen auf der anderen Seite. Alsbald sehen wir auch die Randländer der Nord- und Ostsee aufrücken in das weltpolitische Getriebe damaliger Zeit; sehen das Streben der Dänen, durch Aufrichtung ihrer Herrschaft über England ein großes Nordseereich zusammenzufassen (vgl. Karten S. 35); sehen die Normannen auf ihren kühnen Zügen, die ihnen womöglich alles Land um die Nordsee und Ostsee in geschlossenen Besitz bringen sollen.

Deutsche Zerrissenheit in den Zeiten des Dreißigjährigen Krieges veranlaßt einige Jahrhunderte später den Schwedenkönig, unter dem Deckmantel der Beihilfe am Religionskriege abermals territoriale Abrundungspläne rings um die Ostsee erfolgreich zu betätigen. In Mitleidenschaft gezogen wird bei diesem Vorstoß von Norden her das Polenreich, dem es unter den Jagellonen gelungen war, einen breiten Landstreifen zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer zu einer politischen Einheit zu machen.

Gegen die Nachfolger Gustav Adolfs weiß Peter der Große Rußlands Drang nach Schaffung einer neuen Ostseemacht durchzusetzen; und es beginnt damit die Geschichte jener beispiellosen Ausbreitung eines kompakten Territorialreiches zwischen dem Schwarzen und dem Weißen Meer, der Ostsee und dem Großen Ozean — eines Reiches, das über diese Meeresgrenzen hinaus beständig auch nach dem Norden des Atlantischen Ozeans und nach dem Indischen Ozean sowie nach dem Mittelmeer tendiert.

Erst der Anfang des 18. Jahrhunderts bringt mit der endgültigen Vereinigung von England und Schottland die Festigung eines insularen Stammreiches, von dem aus in der Folgezeit die größten überseeischen Ausbreitungsbestrebungen ihren Weg nehmen. Nun-

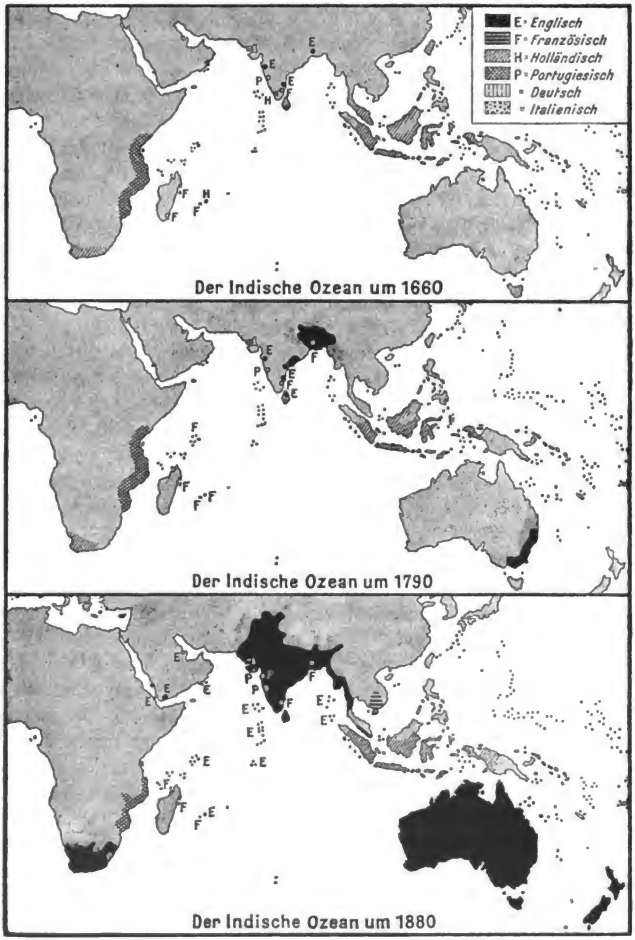
Digitized by Google

mehr verkörpern England und Rußland die beiden gegensätzlichen Grundrichtungen ausbreitungslustiger Weltpolitik in geographischer Beziehung: England den Drang übers Meer, Rußland den Drang ans Meer. Rußland gliedert immer neue Landgebiete an seine kompakten Landmassen an; es sucht vom Binnenlande aus nach allen Richtungen die Küste zu gewinnen — England geht in großen Etappenstraßen über das Meer und dringt von den Küsten aller Meere in das Binnenland der verschiedenen Erdteile hinein. Inseln und einzelne Hafenplätze bilden die Stützpunkte seiner weltpolitischen Expansion; und erst nach und nach greift es von den Hafenplätzen aus über weitere Landräume um sich, bis es dann schließlich in Nordamerika, in Australien, in Südasien und durch Afrika hindurch auch seinerseits übergeht zu einer Annäherung an die russische Art der Expansion über große Landmassen von Meer zu Meer. So durchdringt es den ganzen fünften Erdteil; durchdringt es Nordamerika von Ost nach West; strebt es, seinen südasiatischen Besitz immer kompakter zu gestalten; versucht es in Afrika, nach beständiger Erweiterung vorwiegend des südafrikanischen Besitzes, schließlich unter der Marke „Vom Kap bis Kairo!" die entlegensten Küstengebiete des schwarzen Erdteils in einheitliche politische und Verkehrsverbindung untereinander zu bringen.

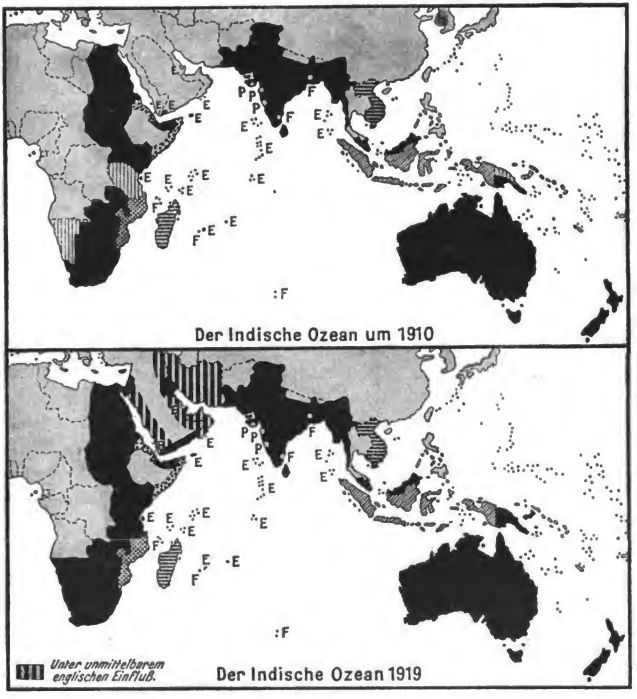
In dem Maße, in dem das übersee-expansive England zu einem auch festland-expansiven England wird, läßt es internationale Reibungsflächen entstehen und sich ausbreiten. Bei Erwähnung dieser Reibungsflächen pflegte man zunächst — vom Standpunkte moderner Weltpolitik — an die russisch-englischen Gegensätze in Asien zu denken; es gebührt aber auch der Vergessenheit entrissen zu werden, daß in früheren Zeiten solche Reibungsflächen zunächst insbesondere geschaffen wurden zwischen dem ausbreitungslustigen England und dem nicht minder ausbreitungslustigen Frankreich.

Das Austragen der dieserart entstandenen Gegensätze beherrscht in hohem Grade die weltpolitischen Vorgänge während der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Im fernen Westindien bereiten die englisch-französischen Seeschlachten, die den englischen Landsiegen in Kanada folgen, die Errichtung der englischen Vorherrschaft zur See vor. Zu gleicher Zeit beginnt England — unter geschickter Benutzung

Digitized by Google



Digitized by Google



der militärisch-politischen Bindung der europäischen Kontinentalmächte durch den Siebenjährigen Krieg — den Grund zu legen zu dem großen ostindischen Kolonialreich. Hier weiß es sich Ersatz zu schaffen für den schweren Verlust, der seiner festländischen Machtausbreitung in Nordamerika bereitet wird durch den Freiheitskrieg und die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten. Nicht zufrieden mit dem ostindischen Ersatz für das in Nordamerika verlorene Gebiet, beginnt es in unmittelbarem Anschluß auch Australien

Digitized by Google

von Süden her zu durchdringen. Das Ende des 18. Jahrhunderts sieht dann das britische Banner auch über dem bisher holländischen Besitz der afrikanischen Südspitze, wie denn überhaupt England mit seiner überseeischen Ausbreitung, nach dem älteren Muster der Pyrenäischen Halbinsel, namentlich den Spuren der Niederländer gefolgt ist.

2. Das Streben nach völkischem Zusammenschluß.

Besonders die Geschichte des vorigen Jahrhunderts ist bestimmt durch das Streben nach nationalem Zusammenschluß, das in der unmittelbaren Gegenwart eine Fortsetzung zwar auch in staatenbildendem Sinne, aber mehr in der trennenden als in der vereinigenden Richtung gefunden hat. Die Gemeinschaft des Volkstums und der Sprache drängt nach staatlicher Gemeinschaft.

Die gleichen Grundrichtungen im Völkerleben, die zur Gründung des Deutschen Reiches und des vereinigten Königreiches Italien führten, machen sich in neuester Zeit vornehmlich geltend in Südost-Europa. Ein volles Jahrhundert lassen sich die Anfänge jener Bewegung zurückverfolgen, die mit den Balkankriegen einen Abschluß zu finden schienen. Das Streben nach nationaler Verselbständigung der unter türkischer Herrschaft stehenden Balkanvölker, das im vorigen Jahrhundert Klein-Griechenland, Klein-Serbien und Klein-Bulgarien erstehen ließ, führt weiter zum Streben nach einem Groß-Griechenland, einem Groß-Serbien, einem Groß-Bulgarien. Die ethnographische Durcheinanderschichtung der Balkanvölker schuf dabei gefährliche Reibungsflächen, die aus dem ersten Balkankrieg den zweiten entstehen ließen und die auch im Weltkrieg fortwirkten.

Die nationale Verselbständigung dieser Balkanvölker übte weiterhin einen starken Anreiz auch auf die bunt durcheinandergemischten Stämme der alten Donaumonarchie und schließlich auf die Fremdvölker des Russischen Reiches. War aber seinerzeit die nationale Frage durch Deutschland und Italien verhältnismäßig leicht zu lösen gewesen — was allerdings deutscherseits keineswegs restlos geschah —, so häuften sich im Süden die Schwierigkeiten ins Ungemessene. Einesteils haben wir es hier mit verhältnismäßig kleinen Völkerschaften zu tun, andererseits standen deren Bestrebungen nach nationaler Selbständigkeit im Gegensatz zu dem weltpolitischen

Digitized by Google

Grundzug der Zeitgeschichte, der auf eine Zusammenfassung möglichst großer politischer Räume hinging.

Mitten in die Zeit des Imperialismus hinein platzte diese Zeit des neuen Klein-Nationalismus. Die Imperialisten des Westens aber begrüßten diesen Gegensatz, denn er verhieß ihnen Erfolg auf der Grundlage des Wahlspruches „Divide et impera", Teile und herrsche! Nichts konnte ihnen zur Sprengung geschlossener Macht der beiden europäischen Mittelreiche willkommenere Hilfe leisten als eben dieser Klein-Nationalismus, den in der österreichisch-ungarischen Monarchie zu schüren, leichte Arbeit war. Das für Mittel- und Südost-Europa — wohlverstanden aber nur für diese Gebiete unserer Erde und keineswegs etwa für die Vasallenstaaten der Ententemächte — anerkannte und in den Vordergrund gerückte Selbstbestimmungsrecht der kleinen Völker bildet unter den Gesichtspunkten der politischen Erdkunde ein außerordentlich schwieriges und verwickeltes Problem. Die ethnographischen Grenzen laufen vielfach durcheinander, sie decken sich keineswegs mit den natürlichen Grenzen, auch nicht mit einigermaßen geschlossenen Kreisen wirtschaftlicher Bedürfnisbefriedigung.

Bevor wir hierauf näher eingehen, bleibt uns der Begriff der natürlichen Grenzen zu erklären. Als solche sind in erster Linie unzweifelhaft die Meere zu betrachten, die dem Machtbereich eines Staates einen geographischen Abschluß geben. Weniger zweifelsfrei ist der Charakter der Gebirge als natürlicher Grenzen. Nur in einzelnen Fällen, wie beispielsweise in den leichter Übergänge ermangelnden Pyrenäen, sehen wir eine scharfe Scheide zwischen zwei Staaten, die als geographische Grenze zusammenfällt mit der ethnographischen, mit der strategischen und mit der wirtschaftlichen Grenze, also eine politische Grenze leidlich vollkommener Art darstellt. Bei leichteren Paßübergängen findet häufig auch ein Hinüberschieben des Volkstums über die Gebirge statt, so daß die Gebirge nicht mehr die ethnographische und im weiteren Verlauf auch nicht mehr die politische Grenze bilden. Solche Verhältnisse beobachten wir insbesondere bei stark gekrümmten Gebirgen, wie beispielsweise bei den Karpaten, wo der innere Winkel, der politisch zu Ungarn gehörte, dem Volkstum nach schon lange den Rumänen

Digitized by Google

anheimgefallen war. Auf den Alpen läßt sich im stärker massierten westlichen Teil die Grenze leichter bestimmen, als im auseinanderfließenden östlichen Teil. Der Balkan hat nach der Verselbständigung Bulgariens nur kurze Zeit die politische Grenze gegen die Türkei gebildet und verlor diesen Charakter bald auf Grund der Tatsache, daß er ethnographisch durchaus keine Grenze darstellte.

Was ferner die Flüsse betrifft, so bilden sie im allgemeinen nur unter primitiven Verhältnissen eine Art natürlicher Grenze. Im großen und ganzen sind sie weit mehr zu betrachten als in sich geschlossene Verkehrsgebiete, d. h. als ihre Ufer nicht voneinander trennend, sondern miteinander verbindend; demgemäß sind sie namentlich bei entwickelter Kultur nirgends als natürliche Grenzen anzusprechen, sofern nicht die beiden Ufer von verschiedenen Völkern bewohnt werden, der Fluß also eine ethnographische Grenze bildet. Dieses letztere war der Fall bei der Donau zwischen Ungarn und Serbien und zwischen Rumänien und Bulgarien, jedoch auch hier nicht auf der ganzen Länge des Flusses.

Das Streben Frankreichs nach dem Rhein als deutsch-französischer Grenzlinie mutet bei einem Strom von solcher Verkehrsbedeutung geradezu atavistisch an. Auch der Gedanke, dem neuen Polenstaate das linksseitige Weichselufer zu geben und nur im rechtsseitig anliegenden Gebiet wenigstens teilweise die deutsche Herrschaft zu belassen, ist höchst unglücklich, da hierdurch verkehrspolitisch nur bedenkliche Reibungsflächen geschaffen werden, ohne daß die ethnographischen Verhältnisse wirklich die richtige Berücksichtigung gefunden hätten.

Für die Machtstellung eines Staates hat die Lage der Grenze noch nach anderen Richtungen erhebliche Bedeutung. Die außenpolitische Sicherheit eines Landes ist um so größer, je stärkeren Anteil die natürlichen Grenzen an der Gesamtlänge seiner Grenzen haben. In dieser Beziehung ist ein gewisser Idealzustand erreicht durch Inselreiche wie England und Japan; andrerseits ist es einem Lande mit lauter natürlichen Grenzen nicht möglich, in unmittelbarer Nachbarschaft seine Macht auszubreiten. Machtüberschuß führt hier also zu der Notwendigkeit der Kolonisation auf fremdem, entlegenem Boden. Hierdurch wiederum erwachsen auch einem

Digitized by Google

allseitig natürlich umgrenzten Inselland in seiner erweiterten staatlichen Machtgröße künstliche und leichter gefährbare Grenzen in entlegeneren Gebieten.

Landgrenzen können ein mehr oder weniger natürliches Gepräge tragen. Das Beispiel Frankreichs zeigt eine Mischung natürlicher Seegrenzen mit natürlichen Landgrenzen in Gestalt der Pyrenäen und der Westalpen, während die übrige Ostgrenze nicht als natürliche Grenze anzusprechen ist. Hier bildeten durch mehr als ein Menschenalter die Vogesen allenfalls eine natürliche Grenze, die sich großenteils auch einigermaßen mit der ethnographischen Grenze deckte. Daß der Rhein durchaus nicht als natürliche Grenze betrachtet werden kann, wurde bereits ausgeführt. Auch die französisch-belgische Grenze ermangelt dieses Charakters.

Von Wichtigkeit ist ferner das Verhältnis der Grenzlänge zum Flächeninhalt des umgrenzten Gebiets. Eine durch viele Einbuchtungen wachsende Grenze bietet größere politische und strategische Schwierigkeiten als eine einigermaßen geradlinige. In dieser Beziehung hatte schon das alte Deutsche Reich eine wenig günstige Grenzführung durch die Einbuchtung Böhmens und Polens und die Ausbuchtung Ostpreußens. In der heutigen Form ist die deutsche Grenzführung noch wesentlich ungünstiger dadurch, daß sich die Einbuchtung Polens nicht nur erweitert, sondern zu einer völligen Abschneidung Ostpreußens vom übrigen Reiche geführt hat.

Endlich ist die Frage bedeutsam, wie groß die Zahl der Grenznachbarn eines Staates ist. Man beachte wohl, daß in dieser Beziehung vor dem Kriege kein Land so ungünstig dastand wie Deutschland, da es das Land mit den zahlreichsten Nachbarn, also schließlich auch mit den meisten Gefahrenpunkten war. Heute hat sich die Zahl der Nachbarn des Deutschen Reiches noch weiter vermehrt; dabei ist zugleich die Grenzführung in strategischer Hinsicht noch ungünstiger und der Abstand zwischen politischer und ethnographischer Grenze noch größer geworden.

Digitized by Google

V. Erdkundliche Betrachtung der neueren und neuesten Weltpolitik

1. Das letzte Jahrhundert vor dem Kriege.

Eine grundlegende Neuaufteilung der europäischen Landkarte durch den Wiener Kongreß steht im Anfange des 19. Jahrhunderts. Die geographischen Gebiete, die jener Kongreß zu politischen Einheiten zusammengefügt bzw. als politische Einheiten umgrenzt hat, waren indessen nicht derart, daß sie eine natürliche Gewähr gegen spätere dringende Änderungsbedürfnisse geleistet hätten. Neue geographische Abrundungstendenzen wurden geweckt und haben sich in den großen Kriegen und Umwälzungen der Folgezeit Bahn gebrochen. Obenan steht unter jenen Ereignissen, die sich in den Jahrzehnten nach dem Wiener Kongreß auf europäischem Boden vollzogen, die nationale Einigung Italiens und Deutschlands. Die mit dem Streben nach nationaler Einigung Hand in Hand gehende geographische Abrundungstendenz auf der Apenninischen Halbinsel unter Einschluß der benachbarten Inseln liegt klar zutage. Was bezüglich der gleichen Tendenzen im Laufe der brandenburgisch-preußisch-deutschen Geschichte mit ihrem Drange aus dem engbegrenzten Binnenlande hinaus an die Küsten der Ost- und Nordsee und schließlich mittelbar durch den Zusammenschluß des Dreibundes auch nach dem Mittelmeer zu sagen ist, wurde in einem früheren Abschnitte bereits dargelegt.

Mit der nationalen Einigung Deutschlands und Italiens war die Betätigung geographischer Abrundungstendenzen auf europäischem Boden jedoch nicht erschöpft: sie vollzieht sich in der Folgezeit wesentlich im Hinblick auf den Balkan, auf dem einesteils im Gegensatze zu den Zusammenfassungstendenzen eine starke Zersplitterung sich geltend macht, andernteils aber die Großmächte nach neuen Ausgängen zum Meere trachten. So strebte Rußland nach Konstantinopel, Österreich nach Saloniki. Als Ziel der russischen Politik erschien die russische Umfassung des Schwarzen Meeres und Gewinnung eines direkten Ausganges nach dem Mittelmeer. Österreich

Digitized by Google

schien zu kontinentaler Entwicklung zu neigen und Ausgänge nach der Ostecke des Mittelmeeres zu erstreben. Hierzu kam Italien mit dem Wunsche, das Adriatische Meer zu einer italienischen See zusammenzufassen.

Neue territoriale Reibungsflächen schaffen neue Kriege und Kriegsgefahren. Wie die russische Expansionslust um die Mitte des 19. Jahrhunderts bereits den Krimkrieg veranlaßt hatte, so führte sie zwei Jahrzehnte später zum Russisch-Türkischen Krieg, dessen Ausgang keine Erfüllung der russischen Abrundungswünsche, sondern vielmehr eine Vermehrung der balkanischen Machtzersplitterung bringt. Indessen suchte Rußland sich in Asien schadlos zu halten, auch hier in beständiger Reibung mit England, das ihm schon in seiner Schwarze-Meer-Politik entgegengetreten war. Südlich dehnte Rußland sein Gebiet durch Erweiterung der Provinz Turkestan aus; östlich ging es über das asiatische Festland hinaus bis nach Sachalin.

Die Zusammenstöße der englisch-russischen Ausbreitungsbestrebungen führten nach mancherlei Reibereien wiederholt zu Verständigungsversuchen, so im Jahre 1885 zu dem Vertrage über Afghanistan. Im fernen Osten stießen Rußland und Japan in ihren kolonialen Bestrebungen zusammen und kamen über den Russisch-Japanischen Krieg zur vorläufigen Verständigung über ihre Interessensphären auf dem chinesischen Boden der Mandschurei. Inzwischen sind auch die harten Schalen der afrikanischen Nuß gebrochen und von allen Küsten her die europäischen Kolonisatoren ins Land eingedrungen.

Seit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts ringt Frankreich um den nordafrikanischen Boden, von Anfang an im Gegensatz gegen England. Heute ist der Verzicht Frankreichs auf Ägypten zugunsten Englands ein so vollständiger, daß die Republik in den Mauern ihrer Hauptstadt, die sonst allen erdenklichen internationalen Tagungen offensteht, nicht einmal eine Versammlung jener Jungägypter duldete, deren Politik England unbequem ist. Als im Jahre 1798 Bonaparte seinen großen Zug nach Ägypten antrat, fühlte sich England durch das französische Fußfassen auf nordafrikanischem Boden in der Sicherheit seines ostindischen Besitzes bedroht, auch wenn damals, lange Jahre vor dem Bau des Sueskanals, die allgemeine

Digitized by Google

Verkehrsstraße nach Ostindien noch nicht den Weg durch das Rote Meer genommen hatte. Vor den Pforten Ägyptens vollzog sich denn auch noch im selben Jahre der ewig denkwürdige Zusammenstoß der englischen und französischen Seemacht, dessen Ausgang die wenige Jahre später bei Trafalgar besiegelte Herrschaft Englands auf dem Weltmeere herbeiführte. Englische Schiffe waren es, die im Jahre 1801 den Rest des französischen Heeres aus Ägypten zurückbeförderten. Drei Jahrzehnte lang ruhte Frankreichs Streben, auf dem Boden Nordafrikas ein großes Kolonialreich zu schaffen, bis Karl X. kurz vor dem Ende seiner Herrschaft — um den inneren Wirren in Frankreich durch Stillung des Gloire-Bedürfnisses der „Großen Nation" ein Ende zu machen — das Kolonialreich in Algier begründete. Nun war dem alten Sehnen Frankreichs nach ausgedehnter nordafrikanischer Herrschaft ein neuer Impuls gegeben, und im Verlaufe der balkanischen Wirren, die nach dem griechischen Befreiungskriege kein Ende nehmen wollten, hielt Frankreich die Gelegenheit für gekommen, nach dem Beispiel des großen Napoleon auch wieder einen Versuch mit Ägypten zu wagen. Die Erhebung des Paschas Mehemed Ali gegen den Sultan gab Frankreich zum Einschreiten Veranlassung und erweckte die Hoffnung, daß die Franzosen durch Unterstützung des Paschas die Oberhoheit nicht nur über Ägypten, sondern auch über das von Alis Sohn erfolgreich gegen die türkischen Truppen berannte Syrien erlangen könnten. Da entbrannte aufs neue der bei Abukir schon einmal ausgefochtene Streit um Ägypten; und es soll in unseren Tagen nicht vergessen sein, daß es Englands Auftreten und Englands Bemühungen, eine Koalition der europäischen Großmächte gegen Frankreich auf die Beine zu bringen, im Jahre 1840 gewesen, die das Ministerium Thiers veranlaßten, die Befestigung von Paris in Angriff zu nehmen! Damals wollte England die Kontinentalmächte gegen Frankreich ausspielen, um es zu nötigen, seine Hand von Ägypten abermals zurückzuziehen. Mehemed Ali mußte Syrien aufgeben, blieb aber erblicher Herr in Ägypten unter der Oberhoheit der Pforte. Zum zweiten Male hatte Ägypten seine Unabhängigkeit gegenüber Frankreich England zu verdanken.

Die unmittelbare Folgezeit brachte Frankreich überdies in Nord-

Digitized by Google

afrika hinlängliche Beschäftigung, hatte es doch um den Besitz von Algier langwierige Kriege mit den Kabylen zu führen. Als diese jedoch beendet, lenkte man von Frankreich aus alsbald aufs neue den Blick nach dem Nillande. Dem zähen Widerstande Englands gelang es nicht, den Bau des Sueskanals durch den früheren französischen Konsul in Kairo, Ferdinand de Lesseps, zu hintertreiben; sobald aber das Werk vollendet, setzte England alles daran, den Kanal in seine Hände zu bringen. Endlich, im Jahre 1882, machte es seinerseits der ägyptischen Selbständigkeit, die es zuvor wiederholt gegen Frankreich verteidigt hatte, ein Ende, nachdem die französische Aufmerksamkeit wieder einmal auf andere Teile Nordafrikas abgelenkt war.

Eine mittelbare Unterstützung hatte Englands Streben, Frankreichs Blick von Ägypten abzulenken, in der Politik Bismarcks gefunden, der seinerseits eine Erweiterung des französischen Kolonialreiches von Algier aus begünstigte, um durch das Eintreffen neuer Gloire-Meldungen aus jenen Gegenden die Pariser Vogesenhypnose zu bannen. So hatte Frankreich unter wohlwollendem Zuschauen der deutschen Diplomatie im Jahre 1881 Tunis in Besitz genommen, was für die Zwecke der Berliner Wilhelmstraße auch durch die Verstimmung von unmittelbarem Vorteil sein mußte, die es zwischen Frankreich und Italien verursachte. Eben diese östliche Erweiterung des französischen Kolonialbesitzes in Nordafrika aber veranlaßte England auch zu beschleunigtem Vorgehen im Nillande.

Bald darauf brachte die Kongokonferenz eine neue Erweiterung des innerafrikanischen Besitzes der Republik, die nun immer klarer dem Ziele zustrebte, womöglich ganz Nordafrika, vom Kongo bis zum Mittelmeer, vom Atlantischen Ozean bis zum Nil, in die Hand zu bekommen. An der Guineaküste freilich mußte es sich mancherlei englische und auch deutsche Einschiebungen gefallen lassen, über die Frankreich, England und Deutschland sich zu Beginn der neunziger Jahre verständigten. Als dann aber General Kitchener die englische Herrschaft am Nil südwärts auszudehnen begann, wurde den Franzosen bange um die binnenländischen Zugänge zu diesem Strom, und sie unternahmen im Jahre 1898 den berühmten Vorstoß nach Faschoda.

Ein Jahrhundert nach dem ersten gewaltsamen Unternehmen Englands, Frankreich von der Nilherrschaft fernzuhalten, wiederholte

Digitized by Google

sich abermals der englisch-französische Streit über diese nie ganz zur Ruhe gekommene Frage; aber was im Jahre 1798 zu einer der bedeutsamsten Seeschlachten in der Weltgeschichte geführt hatte, was im Jahre 1840 die Franzosen zur Befestigung ihrer Hauptstadt veranlaßt hatte, wurde im Jahre 1898 kurzerhand durch den bedingungslosen Rückzug Frankreichs erledigt.

Im allgemeinen hat sich von Europa aus besonders nach 1871 eine lebhafte expansive Kolonialbewegung bemerkbar gemacht, nicht zuletzt veranlaßt durch den Ehrgeiz der alten europäischen Vormächte, der angestachelt wurde durch die Neubildung des einigen Italiens und des einigen Deutschlands. Auch diese beiden Reiche selbst begannen sich Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts an den afrikanischen Kolonialgründungen zu beteiligen, worüber hinaus Deutschland seinerseits nach dem Muster anderer Mächte dann auch in die Südsee vorgedrungen ist. Gegen Ende des Jahrhunderts begann schließlich auch die nordamerikanische Union aus dem von der Monroe-Doktrin schon so weit gezogenen Rahmen amerikanischer Selbstherrlichkeit auf dem kontinentalen Boden herauszutreten und zuerst kriegerisch und mittelbar anschließend dann auch kolonisatorisch über das große Weltmeer zu gehen und jenem System der geographischen Abrundung zuzuneigen, dessen Tendenz nicht ans Meer, sondern über das Meer führt.

Umgekehrt begnügte das gleichfalls gegen das Ende des 19. Jahrhunderts mit starker Aktivität mitten in die Weltpolitik hineingetretene ostasiatische Inselreich Japan sich nicht mit einer Ausbreitung seines Besitzes über benachbarte Inselgebiete, sondern begann einen kontinentalen Expansionsdrang zu betätigen.

So haben sich an der Schwelle der Gegenwart mit großer Deutlichkeit Tendenzen offenbart, die in ihrer weiteren Verfolgung vielfach aufeinanderstoßen mußten.

Das weiteste Ausgreifen kolonisatorischer Tätigkeit, die verzweigteste Anlage von Stützpunkten in aller Welt hat in unserem Zeitalter England geübt und durchgeführt. Hat sich aber schon in der Vergangenheit gezeigt, daß die ursprünglich zunächst einmal auf Schaffung möglichst vieler vereinzelter Stützpunkte bedachte englische Politik später mehr und mehr dazu übergegangen ist, an

Digitized by Google

diese Stützpunkte bald kleinere, bald größere Landgebiete anzugliedern und diese dann immer mehr zusammenzufassen und abzurunden, so zeigte sich für den Fortgang der britischen Politik offensichtlich eine Abrundungstendenz größten Stils.

Wir haben gesehen, wie England nach Umfassung des nordamerikanischen Kontinents vom Atlantischen und vom Stillen Ozean her getrachtet, wie es den ganzen fünften Erdteil geschlossen in seinen Besitz gebracht hat; und wir sahen es weiterhin beständig an der Arbeit, auch in Asien sowohl wie in Afrika immer neue territoriale Angliederungen an seinen vorhandenen Besitz zu vollziehen. Als das Endziel, zu dem sich schon führende englische Staatsmänner um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bekannt haben und das durch Vorgänge auf der Weltbühne recht scharf vorgezeichnet worden ist, trat uns in Asien die Aufrichtung der britischen Herrschaft durch den ganzen Süden des Kontinents entgegen. Für Afrika hatte der britische Imperialismus das Schlagwort: „Vom Kap bis Kairo!" geprägt. An der Grenze zwischen Afrika und Asien standen diese ersehnten britischen Zukunftsreiche in Berührung miteinander, stießen die Kap-Kairo-Projekte und die Nil-Jangtse-Projekte miteinander zusammen. Von Cypern bis Neuseeland, vom Nil bis zum Jangtse einerseits, bis zum Kap andrerseits erstreckt sich das Reich, von dem englische Politiker — nicht seit gestern, sondern seit Jahrzehnten — träumten. Schritt für Schritt hat Großbritannien die Grenzen seines indischen Besitzes weiter hinausgesteckt (vgl. Kartenfolge S. 46/47), jahrzehntelang in beständigem Ringen mit der russischen Politik; dann, als der russische Koloß durch den kleinen Verbündeten Englands hinlänglich geschwächt und gedemütigt war, vorübergehend im äußerlichen Einvernehmen mit der russischen Diplomatie, bis das immer weitere Vorwärtstasten Englands auf dem sog. „Glacis Indiens" dieses Einvernehmen doch wieder einigermaßen zu beeinträchtigen drohte. England suchte seine indische Stellung unerschütterlich zu machen, indem es sie nach beiden Seiten hin befestigte und ausbreitete — zum Nil und zum Jangtse.

Welchen hohen Wert Großbritannien auf die einheitliche Umspannung der Verbindungslande zwischen dem Mittelmeer und dem Indischen Ozean legt, hat insbesondere der Bau der Uganda-Bahn

Digitized by Google

erwiesen, der in Verbindung mit dem Nil und den diesen Strom an seinen der Schiffahrt unzugänglichen Teilen ergänzenden Bahnen das Streben nach Schaffung zusammenhängender nordostafrikanischer Verkehrsstraßen klar erkennen läßt. Je mehr England zugleich das Arabische und das Persische Meer mit seiner Macht zu umklammern suchte, um so sichtbarer wurde der geographische Zusammenhang zwischen dem Nil-Jangtse- und dem Kap-Kairo-Projekt.

Dem Beispiel des Mutterlandes folgte in der Betätigung geographischer Angliederungs- und Abrundungsbestrebungen auch Australien. Schon vor dem Kriege machte sich eine großaustralische Politik bemerkbar, deren Ziel die Errichtung der australischen Herrschaft über die ozeanische Inselwelt war. In den deutschen und holländischen Teilen von Neuguinea, dessen britischer Teil unter australischer Verwaltung stand, war eine einflußreiche australische Partei am Werke, die nach einer wirtschaftlichen und politischen Durchdringung der ganzen Insel durch australische Kräfte trachtete. Darüber hinaus konkurrierten die australischen Wünsche einer Vorherrschaft dieses Landes im insularen Verkehrsgebiet des Großen Ozeans mit den gleichen Wünschen Japans sowohl wie Nordamerikas. Sehr unverblümt spricht sich hierüber vor dem Kriege ein Japaner in einem führenden russischen Organ aus. Nach dem Hinweis darauf, daß die japanischen Handelsumsätze mit Niederländisch-Indien von 125000 Frs. im Jahre 1899 auf über 5 Millionen im Jahre 1908 in der Ausfuhr und von 4 Millionen gar auf 60 Millionen in der Einfuhr gestiegen sind, läßt sich die in der „Nowoje Wremja" wiedergegebene japanische Stimme also vernehmen:

„Wie kommen die Japaner dazu, den Holländern jährlich vierzig Millionen allein für Zucker zu bezahlen, da sie doch einfach jene Kolonie expropriieren könnten mitsamt dem Zucker und allem übrigen? Der Japaner hält es für widernatürlich, daß ein kleiner europäischer Staat in Asien ein Reich von 38 Millionen Einwohnern besitzen solle, in das er während dreier Jahrhunderte nur 70000 Einwanderer habe liefern können, während Japan während eines Jahrzehnts allein nach Formosa 110000 Menschen entsandte. Daraus ergebe sich zur Genüge, daß den Japanern ein größeres Anrecht auf Kolonien in Asien zustehe als europäischen Miniaturstaaten."

Digitized by Google

Ähnlich hat sich ein Japaner von hohem Ruf in nicht mißzuverstehender Weise über die japanischen Ansprüche im Stillen Ozean gelegentlich in dem unserem „Nautikus" entsprechenden Jahrbuche des Britischen Flotten-Vereins ausgesprochen.

Neben den insularen Ausbreitungswünschen Japans liegt die Tendenz des ostasiatischen Inselreiches, auch auf dem Festlande nach Fußfassung in Korea seine Macht auszubreiten und abzurunden, nach der Geschichte der letzten Jahre so klar zutage, daß darüber kein Wort verloren zu werden braucht. Hier berührten sich die japanischen Kreise mit den russischen und den chinesischen Kreisen, wogegen sie im Stillen Ozean und seinen Nachbargebieten sich mit den britisch-australischen, den niederländischen, auch den deutschen, insbesondere aber mit den nordamerikanischen schnitten. Denn auch die Ausbreitungstendenz der nordamerikanischen Union geht ja, wie wir gesehen, bis an die westlichen Gestade des großen Weltmeeres. Die wichtigsten Stützpunkte des transpazifischen Verkehrs — Haiwai-Inseln, Guam, die Philippinen — hat das Sternenbanner unter seinen Schutz zu bringen gewußt, und die Pflege dieses Verkehrs lassen die Vereinigten Staaten sich unter eifersüchtiger Beobachtung jedes Wettbewerbes (Jap!) auf das sorgsamste angelegen sein.

Um das Streben der Hauptexpansivkräfte in der Weltpolitik der Zeit unmittelbar vor Ausbruch des Krieges kurz zusammenzufassen, kann man sagen: England, schon im Besitz großer, geschlossener Landmassen auf ganz Australien und im östlichen Teil von Nordafrika, strebte seinem indischen Besitz das ganze Gebiet vom Nil bis zum Jangtse anzugliedern, seinen afrikanischen Besitz zwischen Kap und Kairo zu vereinheitlichen. Daneben folgte Australien ozeanisch-insularen Ausbreitungsplänen. Japans Streben läßt sich auf die Formel bringen: Stiller Ozean plus ostasiatisches Festland; das der Vereinigten Staaten auf die Formel: Amerika plus Stiller Ozean. Rußlands historisches Sehnen ging auf die festländische Zusammenfassung weitester Landgebiete mit Ausgang nach der Ostsee, dem Mittelmeer, dem Stillen Ozean und dem Indischen Ozean. Frankreich arbeitete unermüdlich an der Abrundung seines großen nordafrikanischen Kolonialreiches.

Untersuchen wir demgegenüber die Stellung von Deutschland und Mitteleuropa, so gestaltete sich die gegebene Politik dieser Länder

Digitized by Google

folgendermaßen: Je mehr sich auf dem Weltmarkte monopolistische Abschließungsbestrebungen einzelner Mächte geltend machten, die den Boden offiziell selbständiger Länder gegen den freien Wettbewerb abzuschließen strebten, um so mehr mußte ein Land von der natürlichen wirtschaftlichen Ausdehnungskraft Deutschlands, das seinerseits eine solche Politik nicht mitzumachen gewillt war, Bedacht nehmen auf die wirtschaftliche Betätigung in denjenigen Ländern, die dem internationalen Handel noch den Boden der Gleichberechtigung boten, Bedacht nehmen auf die Ergänzung seiner Produktion von solchem Boden und auf die Hebung der Aufnahmefähigkeit solcher Märkte, die ihre Freiheit und Selbständigkeit noch bewahrten. Wichtiger noch als überseeische Gebiete in fremden Weltteilen waren dabei die räumlich näherliegenden Länder, mit denen der Verkehr auch im Falle kriegerischer Verwicklungen und feindlicher Einschnürungen aufrechterhalten bleiben konnte. Unter diesem Gesichtspunkte kam hier vornehmlich die Verbindung durch Österreich-Ungarn mit dem nahen Orient in Betracht. Für Deutschland standen hier nirgends kriegerische Eroberungen in Frage, sondern nur die Betätigung deutscher Kulturarbeit im friedlichen Wettbewerb. Es knüpfte sich von der Nordsee bis zum Persischen Meer mitten durch Europa und durch Vorderasien ein Band gleich starker politischer wie wirtschaftlicher Interessengemeinschaft. Deutschland trieb die Politik der offenen Tür im Gegensatz zu der von den anderen Mächten mehr und mehr verfolgten Politik einer Aufteilung der Welt in Interessensphären. Es war der eigentliche Beschützer der Selbständigkeit politisch schwächerer Nationen und widerstrebte deren Aufsaugung durch Riesenreiche wie das seegewaltige England oder den Landkoloß Rußland.

2. Politische Reibungsflächen in der Alten Welt bei Kriegsausbruch.

Diejenige Macht, die bereits lange Zeit offen ausgesprochen kriegerische Absichten unter dem Zeichen der „Revanche" verfolgt hat, war unsere Nachbarrepublik im Westen. Man wird aber wohl feststellen dürfen, daß gerade in dem Verhältnis zwischen Deutschland und Frankreich Interessengegensätze wirklich vitaler Natur eigentlich nicht vorhanden waren. Zu solchen lebenswichtigen

Digitized by Google

Interessengegensätzen würde eine Unterbindung wirtschaftlicher Lebensbedingungen gehören. Sie würde vorgelegen haben, wenn Deutschland und Frankreich sich wechselseitig durch ihre geographischen Grenzen von Landstrichen oder Verkehrsgebieten abgeschlossen hätten, ohne die der eine von den beiden Teilen sein volkswirtschaftliches Leben und seine weltwirtschaftlichen Verbindungen nicht in befriedigender Weise aufrechtzuerhalten vermochte. Tatsächlich aber ist der Besitz von Elsaß-Lothringen, um den es sich für Frankreich handelt, keine französische Lebensfrage. Nur ein weitausgreifender französischer Imperialismus könnte für ein französisches Weltreich gar den Besitz des Rheinstroms zur „Lebensfrage" machen, sich dann aber freilich keineswegs mit Elsaß-Lothringen begnügen.

Geographische Unstimmigkeiten waren allerdings bei der Absteckung der Grenze durch den Frankfurter Frieden (1871) entstanden; ihre Nachteile aber machten sich nicht für Frankreich, sondern gerade für Deutschland geltend, ohne daß deshalb Deutschland irgendwie getrachtet hätte, den Frieden zu brechen, um wünschenswerte Grenzerweiterungen herbeizuführen.

Die eine geographische Unstimmigkeit lag auf rein strategischem Gebiet: der Verbleib von Belfort in französischem Gebiet bedeutete dauernd eine ernste Gefährdung des Oberelsaß. Wirtschaftsgeographische Unstimmigkeiten dagegen hatte die Absteckung der lothringischen Grenze gezeitigt. Fühlbar gemacht haben sie sich indessen erst geraume Zeit nach 1871, besonders in den letzten Jahren vor dem Kriege. Das ostfranzösische und im Zusammenhang damit das belgische Erz- und Industriebecken bildeten wirtschaftlich und territorial, aber nicht staatlich, ein zusammenhängendes Ganze mit dem deutschlothringischen Minettebezirk. Auf deutscher Seite verlief die Fortsetzung dieses Erzbeckens im Süden etwa von der deutschen Grenzstation Novéant westlich von Metz über die Schlachtfelder des 16. und 18. August 1870 hinweg, dem Laufe der Mosel folgend, die industriereichen Täler der Orne und Fentsch durchschneidend, über das Plateau von Aumetz hinweg bis zum Südrand von Luxemburg. Der französische Teil des Erzbeckens war dem deutschen an Fläche, Vorkommen und Hochwertigkeit der Erze überlegen. Durch die französische Erzgewinnung in jenem Bezirk wurde allerdings die vor-

Digitized by Google

sichtigerweise im südlichen Frankreich etablierte französische Waffenindustrie von Schneider-Creusot gespeist; im übrigen aber ging die französische Erzproduktion weit hinaus über den Eisenbedarf der weniger entwickelten französischen Industrie, so daß eine große Ausfuhr nach Belgien und Deutschland bestand. Wenn also hier von einer wirtschaftsgeographischen Reibungsfläche gesprochen werden konnte, so war sie geschaffen nicht durch den französischen, sondern durch den deutschen Bedarf an natürlichen Erzeugnissen des unmittelbar angrenzenden Gebietes.

Weitere Reibungsflächen zwischen Deutschland und Frankreich waren geschaffen durch die kolonialpolitischen Bestrebungen beider Länder in Afrika: Frankreich seinerseits trachtete nach einem großen, zusammenhängenden Kolonialreich in Nordafrika zwischen dem Mittelmeer, dem Atlantischen Ozean und dem Kongo. Es wollte dort seinerzeit eine „Flurbereinigung" anstreben, indem es von Deutschland Togo und Kamerun einzutauschen trachtete. In den Verhandlungen, die mit der Marokko-Angelegenheit zusammenhingen, hat Frankreichs Wunsch nach Abtretung Togos und mindestens Nordkameruns eine gewisse Rolle gespielt. Deutschland für sein Teil hatte Interesse an den marokkanischen Erzen und hätte auch Interesse nehmen können an der Schaffung der kürzesten Verbindung zwischen Europa und Südamerika mit Hilfe einer nordwestafrikanischen Eisenbahn. Diplomatisch verfolgte es in der Zeit des Marokkohandels insbesondere die Anbahnung territorialer Verbindungen zwischen seinen großen, in Ost- und Westafrika zerstreut liegenden Kolonien. Zu diesem Ende erwarb es die Kongo- und Ubangi-Zipfel, deren widerstrebend erfolgte Hergabe Frankreich alsbald nach Ausbruch des Krieges gewaltsam rückgängig zu machen suchte.

In diesem Zusammenhang schien übrigens auch der Kongostaat geeignet, eine afrikanische Reibungsfläche zwischen Deutschland und Belgien zu schaffen. Es ist aber zu bemerken, daß Deutschland seinerseits überhaupt erst die Entstehung des unabhängigen Kongostaates unter König Leopold II. ermöglicht hat. England war niemals ein Freund dieses Staatengebildes. Fürst Bismarck hatte seine Entstehung in einer Zeit begünstigt, zu der in England eine kolonialpolitisch laue Stimmung herrschte. Noch im letzten Augenblick aber

Digitized by Google

hatte England die Gründung des belgischen Kongostaates gleichwohl zu verhindern gesucht, indem es portugiesische Ansprüche vorzuschieben trachtete. Als der Kongostaat dann ins Leben gerufen war, wurden ihm von englischer Seite beharrlich Schwierigkeiten bereitet unter dem Vorwande des Kampfes gegen die „Kongogreuel". Englische Diplomaten sind es dann in den letzten Jahren vor Kriegsausbruch gewesen, die Deutschland wirtschaftlich für Kongo-Angelegenheiten zu interessieren trachteten, zunächst insbesondere für die durch portugiesisches Gebiet nach dem südlichsten Innern des Kongobeckens führende Lobitobahn, die mit englischem Kapital begonnen war, aber bei der Weiterführung in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Heute läßt sich klar übersehen, daß England ein doppeltes Spiel trieb, indem es durch die wirtschaftliche Interessierung Deutschlands für Kongofragen unsere Aufmerksamkeit abzulenken und der deutschen Diplomatie gegenüber englische Geneigtheit zur Verständigung hervorzukehren suchte, gleichzeitig aber in Belgien die Besorgnis vor politischen Gelüsten Deutschlands gegenüber dem Kongostaate schürte und dadurch das Königreich den englischen Einflüsterungen im Ententesinn geneigter zu machen mit sichtbarem Erfolge bestrebt war. Belgien schloß sich England und Frankreich an, von denen das eine die Katanga-Minen im Süden und einen Landstreifen im Osten für die Zwecke der Kap-Kairo-Verbindung erstrebte, das andere von seinem alten Vorkaufsrecht auf das Kongogebiet durchaus nicht abstehen wollte — also zwei Freunden von höchst anzweifelbarer Uneigennützigkeit.

Zwischen Frankreich und Deutschland bestanden wirtschafts- und verkehrspolitische Reibungsflächen übrigens auch noch im dritten Erdteil der Alten Welt: nämlich in Vorderasien. Das deutsche Einflußgebiet an der Bagdadbahn suchte Frankreich von Süden und Norden her zu umklammern, indem es sein eigenes Eisenbahnnetz in Syrien ausbaute und im nördlichen Kleinasien an der Südküste des Schwarzen Meeres als Beauftragter und Vertrauensmann Rußlands die gleiche Arbeit in die Hand zu nehmen bereit war. Offiziell hatte man sich allerdings vor dem Kriege auch über diese Punkte zwischen Frankreich und Deutschland verständigt; doch dürfte man französischerseits ebensowenig geneigt gewesen sein, diese Ver-

Digitized by Google

ständigung als eine endgültige zu betrachten, wie die Verständigung über die Gebietsteilung in Richtung auf den Kongo.

Wenden wir uns weiter zu den politischen Reibungen, die bedingt erscheinen konnten durch die Gestaltung der wirtschafts- und verkehrsgeographischen Verhältnisse an der deutsch-russischen Grenze, so kommen wir auf ein Gebiet, von dem zu sprechen bisher Verlegenheit war. Es war dies einmal der Fall, da man auf beiden Seiten, solange es eben ging, wenigstens den Anschein freundnachbarlicher Beziehungen einem offenen Bruch vorzog, im tieferen Grunde, weil nationalpolitische Schwierigkeiten beiden Teilen eine reinliche Lösung der verkehrsgeographischen Fragen keineswegs unbedenklich und leicht erscheinen lassen konnten.

Es liegt ohne weiteres auf der Hand, daß die Teilung des Weichselgebietes zwischen Deutschland und Rußland große Unzuträglichkeiten zur Folge haben mußte: im großen und ganzen geht ja doch ein natürliches Streben der Staaten nach der einheitlichen Beherrschung ganzer Stromgebiete (s. S. 10ff.). Wohl kennen wir gerade in Europa eine nicht unbeträchtliche Reihe von Ausnahmen; aber es bleiben doch eben Ausnahmen, mit denen nur allzu leicht Unzuträglichkeiten verbunden sind. Ein so enges Bündnisverhältnis, wie es zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn bestand, machte es nicht nur erträglich, daß das Stromgebiet der Elbe sowohl wie der Donau auf beide Reiche verteilt war, sondern erhielt durch diesen wechselseitigen Anteilbesitz noch eine besondere Interessenverkettung. Ganz anders lagen die Dinge aber mit Bezug auf den deutschen und russischen Weichselanteil. Hier waren nicht nur die wirtschaftlichen Gegensätze, ausgedrückt in hohen Zollmauern, besonders groß, sondern auch die kulturellen Unterschiede, die geographisch und verkehrspolitisch dadurch zum Ausdruck kamen, daß der russische Teil des Weichsellaufes keine Stromregulierungen und keine Wasserkultur aufzuweisen hatte, wogegen dies auf deutscher Seite in sehr reichlichem Maße, aber nur mit einem durch die russischen Unterlassungssünden beeinträchtigten und stark eingeschränkten Erfolge der Fall war. Hierbei sprach auf russischer Seite nicht nur Indolenz mit oder gar nur ein Verwaltungssystem, das offiziell für Stromregulierungszwecke bereitgestellte Millionen bis zum Wege an die

Digitized by Google

praktische Ausführung der Arbeiten leicht „versickern" läßt, sondern auch die strategische Absicht, das Weichselgelände für einen einfallenden Gegner möglichst unwegsam zu machen und zu erhalten.

Zwischen den Anteilern des Mittel- und Unterlaufes der Weichsel bestand ein ausgeprägter wirtschaftlicher Gegensatz insofern, als der preußische Anteil mitsamt dem Weichselhafen Danzig-Neufahrwasser des ihm handelspolitisch leicht zugänglichen Hinterlandes ermangelte und dadurch in seiner wirtschaftlichen Entwicklung schwer gehemmt wurde. Die russisch-polnische Industrie im oberen Weichselgebiet aber wiederum sah sich abgeschnitten von ihrem natürlichen Ausgang ans Meer.

Wenn dieser natürliche Gegensatz verhältnismäßig lange verborgen bleiben konnte, so geschah es eben infolge der bereits erwähnten nationalpolitischen Schwierigkeiten. Beide Anteiler sahen sich der Aussicht gegenüber, daß eine politische Vereinigung des Weichselgebietes weder dem einen noch dem anderen zum Vorteil würde gereichen können, sondern als lachendem Dritten der nach Wiederaufrichtung ihres eigenen Staatswesens strebenden polnischen Nationalität. Dies war der Grund, weshalb die Weichselfrage für lange Zeit ein Nolimetangere bildete.

Zu dieser Vielseitigkeit des Weichselproblems gehörte schließlich auch noch die Anteilschaft Österreichs, das obendrein mit Galizien nicht nur an das polnische, sondern auch an das ukrainische Rußland grenzte. Hier wie dort zerschnitten die geographischen Grenzen national zusammengehörende Völkerschaften, woraus sich naturgemäß nur allzu leicht ernste politische Reibungen ergaben. Solche Staaten können eben nur eng verbündet sein oder aber einander in mehr oder weniger verhüllter, wo nicht offener Gegnerschaft gegenüberstehen.

Interessen Rußlands kreuzten sich mit denen nicht eines einzelnen Staates, sondern ganz Mitteleuropas in einer seit langer Zeit bedrohlichen Weise auf der Brücke zwischen Mitteleuropa und Vorderasien. Hier heischte das Interesse der zentraleuropäischen Mächte den ungestörten Weg hinüber nach Vorderasien und zum Indischen Ozean durch das Gebiet der anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn. Rußland dagegen verfolgte seit alters her das Streben, die diese

Digitized by Google

europäisch-asiatische Verbindung durchschneidende Schiffahrtsstraße in die Hand zu bekommen, Konstantinopel und die Dardanellen seinem Einfluß zu unterwerfen; den Weg nach Konstantinopel aber glaubte man nur frei machen zu können auf dem Umwege über Berlin und Wien. Mitteleuropa stand dem Drange Rußlands an die westlichen Weltmeere im Wege; und diese Hindernisse aus seinem Wege zu beseitigen, schien Rußland kein Opfer zu groß.

In der unmittelbaren Nachbarschaft Österreich-Ungarns, dessen Niederringen mit in Rußlands Programm zur Erreichung der freien Zufahrt ins Mittelmeer gestanden, sahen wir wiederum eine Reibungsfläche, in der das Durchschneiden eines Nationalitätengebietes durch die politischen Grenzen dauernde Unzuträglichkeiten geschaffen. Die auf solche Weise an der galizischen Grenze gezeitigten Schwierigkeiten wiederholten sich an der Südgrenze von Österreich-Ungarn.

Hier sprachen für die beiden Gegner Österreichs, für Serbien und Montenegro, aber auch noch andere, geographisch bedingte Beweggründe mit: Montenegro verfügte nur über einen recht mangelhaften, Serbien über gar keinen Seezugang. Die Erweiterungen, die Serbien in den Balkankriegen gewonnen, waren keineswegs geeignet, sein Sehnen zu stillen, sondern entfachten im Gegenteil das Sehnen nach Seezugängen nur noch stärker, und zwar sowohl in der Richtung auf das Adriatische Meer wie nunmehr auch in der Richtung auf das Ägäische Meer. Das aus den Balkankriegen hervorgegangene Groß-Serbien war — diese Auffassung habe ich von Anfang an vertreten — ein unnatürliches Staatengebilde, das entweder durch noch wesentlich stärkere Ausbreitung vollendet oder aber als dienendes Glied einem größeren Staatenwesen eingeordnet werden mußte. Die Entscheidung über diese Frage hat Serbien schließlich mit großer Beschleunigung heraufbeschworen.

Die Unstimmigkeit der serbischen Landkarte war nun aber sicherlich nicht von einer solchen weltpolitischen Bedeutung, daß sie wichtig genug erscheinen konnte, einen ganzen Erdteil, ja die ganze Welt in Flammen zu setzen. Die Zerschneidung des Weichselgebietes war in friedlicher Vereinigung der Teilhaber beschlossen worden und bot durch ein Jahrhundert keinen Kriegsgrund. Die 1871 in Deutschlands Westen geschaffene Grenze hat wirkliche französische Lebensinteressen

Digitized by Google

nicht gefährdet. Kurzum: Wir finden auf dem ganzen europäischen Kontinent keine ausreichende Erklärung für den Ausbruch eines so ungeheuren Krieges, wenn wir uns an die wirtschafts- und verkehrsgeographischen Interessen der Völker halten.

Dieser Mangel an zwingenden Gründen beleuchtet mit neuer Klarheit die Schuld Englands an dem Ausbruch eines so furchtbaren Ringens. Von welcher Seite auch immer wir die Dinge betrachten wollen — am Ende gelangen wir stets wieder zu dem Schluß und der Erkenntnis, daß der Krieg eingefädelt ist als ein letzter Entscheidungskrieg um die Vorherrschaft der englischen Kriegs- und Handelsflotte auf dem Weltmeere.

Es ist hier weder der Ort, historisch-politisch noch einmal rückschauend das ganze System der von König Eduard VII. erfundenen Einkreisungspolitik darzulegen, noch einzutreten in nähere Betrachtungen über den britischen Argwohn gegenüber der wachsenden deutschen Kriegsflotte und den britischen Neid gegenüber der kraftvollen Ausbreitung des deutschen Welthandelsanteils. Die deutsch-britischen Reibungsflächen lagen eigentlich auf allen Meeren und in allen Welthäfen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang hier nur die eine Tatsache, daß am Beginn der Regierungszeit Kaiser Wilhelms II. der britische Welthandelsteil zum deutschen sich verhielt wie 20 : 10, um die Zeit des fünfundzwanzigjährigen Regierungsjubiläums Kaiser Wilhelmsaber nur noch wie 16 : 13, und daß der nahe Zeitpunkt vorauszusehen war, an dem bei stetiger Fortentwicklung beide sich die Wage gehalten haben würden, zumal da die deutsche Ausfuhr im Jahre 1913 bereits fast unmittelbar an die britische Ausfuhr herangerückt war (Wert je über 10 Milliarden Mark) und die Überlegenheit des britischen Gesamthandels nur noch zurückzuführen war auf ein erhebliches Einfuhrplus, bedingt durch die Abhängigkeit Englands von der Nahrungsmittelzufuhr.

Zu dieser allgemeinen Konkurrenz deutscher und britischer Welthandelsinteressen gesellten sich geographische Reibungsflächen in den beiden Großkontinenten der Alten Welt, denen England eine schwerwiegende Bedeutung beimaß.

Richtunggebend war für die Politik des heutigen Englands das imperialistische Sehnen nach abgeschlossener Herrschaft rings um

Digitized by Google

den Indischen Ozean. Diese Herrschaft sollte, an ihrem letzten Ziele angelangt, in ununterbrochener Kette das ganze östliche Afrika, das ganze südliche Asien mit Australien umfassen. Der Scheitelpunkt dieses erstrebten britischen Weltreiches liegt an der Nilmündung. Von dieser sollte das afrikanische Machtbereich ohne Unterbrechung bis zum Kap sich ausbreiten, das asiatische bis Singapore. Auf diesen Wegen stieß Großbritannien auf zwei deutsche Hemmnisse: Deutsch-Ostafrika behinderte die Durchführung der Kap-Kairo-Bahn, die deutsche Bagdadbahn störte die englischen Pläne zwischen dem Sueskanal und Indien.

Ein zäher Kampf ist durch lange Jahre geführt worden um die Abdrängung der Bagdadbahn vom Persischen Golf und um die Möglichkeit, die britische Kap—Kairo-Verbindung zu vollenden. Es kam hinzu, daß England unter dem seinem Einfluß restlos zu unterstellenden Südasien auch das Jangtsetal mit verstanden wissen wollte, daß aber Deutschland seinerzeit in der Lage gewesen, von England vertraglich seine Gleichberechtigung im Jangtsetal feststellen und sichern zu lassen. Da alle Ergebnisse friedlicher Verständigungsversuche über den Rücktritt Deutschlands von jenen afrikanisch-asiatischen Reibungsflächen den außerordentlich hohen Ansprüchen des britischen Imperialismus nicht entsprachen, so sollte endlich die Gewalt entscheiden, sollte Deutschland durch eine Welt voll Waffen hinweggefegt werden von den Meeren, aus den Kolonien und von den Schauplätzen überseeischen Wettbewerbes, indem es in Europa eingekeilt, der Auslandverbindungen beraubt und auf den Platz einer bescheidenen Kontinentalmacht zurückgedrängt wurde.

Ganz befangen in diesem Plan, nahmen die englischen Staatsmänner die größten Gefahren für ihr ostafrikanisch-südasiatisches Weltreich in Kauf. Sie stärkten die Stellung der Japaner, die ihnen im Jangtsegebiet einen ungleich schärferen Wettbewerb bereiten, als Deutschland es zu tun in der Lage war; und sie spielten mit ihrer Machtstellung in Indien und Ägypten.

Es muß nochmals betont werden, daß eben in Ägypten, an der Mündung des Nils und des Sueskanals, der Scheitelpunkt der britischen Kolonialmacht, des zusammenhängenden britischen Weltreichs der Zukunft liegt; der Grad, in dem die britische Machtstellung während des Krieges in jenem Gebiet gefestigt oder erschüttert

Digitized by Google

werden konnte, mußte für die zukünftige britische Weltstellung von außerordentlicher Bedeutung sein.

Nach Einbeziehung Italiens in den Dreibund schien die Verkehrspolitik Mitteleuropas eingestellt auf die gerade Nord-Südachse Hamburg—Genua oder Berlin—Neapel. Genua, Triest und Neapel gewährten Deutschland Mittelmeerausgänge, wie Bremen und Hamburg den Verbündeten Deutschlands Nordseeausgänge boten.

Bei aller Wichtigkeit Genuas lag die Stärke des Bundes aber doch im Zusammenhalt der beiden Kaiserreiche, in der engen Verbindung der Elbe- und Donauländer. Die Verkehrsachse hatte demnach naturgemäß eine starke Neigung, sich in nordwest-südöstlicher Richtung zu halten. Diese Richtung wurde dadurch betont, daß auch das Land der Donaumündung, Rumänien, schon lange mit im Bunde war. Über die Donaumündung aber wies der Weg nach Konstantinopel, und je festere Fäden sich zwischen Berlin und Konstantinopel knüpften, um so wichtiger wurde diese

Schrägachse Mitteleuropas,

zumal da sie ihre geradlinige Fortsetzung fand weit nach Vorderasien hinein bis Bagdad und weiter bis zur Euphratmündung.

So ergab sich schließlich für die Orientierung der mitteleuropäischen und vorderasiatischen Politik die gemeinsame verkehrspolitische Schrägachse in nordwest-südöstlicher Richtung Hamburg—Bagdad als eurasische Hochstraße. Wer Mitteleuropas Stärke wollte, mußte am Ausbau, wer seine Zerstückelung wollte, am Durchschneiden dieser Straße arbeiten.

Ihre Bedeutung für Mitteleuropa bzw. für die Gesamtheit ihrer Anlieger und ihre von den Nichtanliegern gewitterte Gefahr lag nicht lediglich in der Verbindung der einzelnen Teile dieser Hochstraße untereinander, sondern vornehmlich darin, daß sie über die Nordsee den Blick Mitteleuropas auf den Atlantischen Ozean, über das Persische Meer ihn auf den Indischen Ozean richtete. Durch beide Richtungen sah sich vornehmlich England in seiner beanspruchten Seesuprematie, auch schließlich in seiner Sicherheit, sowohl auf den Inseln wie in Indien, gefährdet. Daher das heiße Bemühen um die Bedrängung der eurasischen Hochstraße, die mit der Dauer des Krieges immer klarer als das leitende verkehrspolitische Motiv hervorgetreten ist.

Digitized by Google

Ursprünglich erschien die Aufgabe, der eurasischen Hochstraße die beiden England gefährlich erscheinenden Ausgänge zu nehmen, nicht gar so schwer. Bedurfte es doch auf der einen Seite nur der Blockade der deutschen Nordseehäfen, auf der anderen Seite der englischen Festsetzung an der Euphratmündung. Mit zunehmender Stärke der deutschen Flotte aber wurde die Nordseeblockade immer schwieriger, und der Gedanke, daß England allein der eurasischen Hochstraße die Bedeutung entwinden sollte, erschien angesichts der Gesamtstärke Deutschlands als eine Aufgabe, der das Land sich doch nicht zu unterziehen wagte.

Zudem galt es, ganze Arbeit gegen den deutschen Wettbewerb zu machen und Mitteleuropa zu zerstückeln, um hier nicht Kräfte sich konsolidieren zu lassen, deren man später nicht mehr Herr werden zu können hoffen durfte. Das Werk erforderte gemeinsame Arbeit mehrerer Mächte und womöglich eine Bedrängung der eurasischen Hochstraße an mehreren Stellen.

Für die Beurteilung des ganzen Kriegsverlaufs und seiner einzelnen Abschnitte unter Gesichtspunkten politischer Erdkunde ist es von hohem Wert, sich die verschiedenen Möglichkeiten einer Bedrängung der mitteleuropäisch-vorderasiatischen Schrägachse und die Nutzung dieser Möglichkeiten durch den Vielbund zu vergegenwärtigen. Die Tatsache, daß mit jeder der in ziemlich großer Zahl vorhandenen theoretischen Möglichkeiten wirklich ein Versuch unternommen worden ist, verdeutlicht die überragende Bedeutung, die dieser Grundaufgabe beigemessen worden ist.

Die Bedrängungsversuche hatten zwei natürliche Hauptschauplätze: einen im Nordwesten und einen im Südosten. Die Einschätzung der Widerstandskraft des Deutschen Reiches kam darin zum Ausdruck, daß die Zahl der Versuche im Nordwesten weit geringer war als die der sehr vielgestaltigen, über eine lange Linie verteilten Versuche im Südosten, wo sowohl die politischen wie die geographischen Verhältnisse günstigere Aussichten zu versprechen schienen.

Ursprünglichster und nächstliegender Gedanke mußte, wie schon gesagt, die Blockade der deutschen Nordseehäfen sein. Da aber die Blockade allein einen durchschlagenden Erfolg nicht versprach, mußte man darauf sinnen, sie mit Landoperationen zu begleiten. Zu diesem

Digitized by Google

Ende wurde in Aussicht genommen, der englischen Blokade Stützpunkte auf Borkum und im dänischen Esbjerg zu geben und von hier aus Vormärsche gegen die westdeutschen Industriebezirke bzw. gegen die Nordseehäfen und gegen den Nord-Ostsee-Kanal ins Werk zu setzen. Der Ausbau der deutschen Befestigungslinie Borkum–Helgoland–Sylt und das schnelle Wachstum der deutschen Flotte brachten diesen Plan, der natürlich verbunden war mit französischem und russischem Vormarsch zur völligen Bindung der deutschen Landstreitkräfte, schon im Entwurf zum Scheitern, und man wählte englischerseits die weitere Linie.

Anstatt die deutsche Küste unmittelbar zu blockieren, wollte man nunmehr die Nordsee-Ausgänge „versiegeln", d. h. durch die britischen Machtmittel zur See den Kanal und die Linie Schottland—Norwegen absperren. Zu Lande wurde die Bedrängung Deutschlands in der Weise gedacht, daß unverzüglich mit Kriegsbeginn die belgische Grenze überschritten und das westdeutsche Industriegebiet zerstört werden sollte. Manche Anzeichen sprechen dafür, daß Rußland nicht nur in Ostpreußen und Schlesien einzufallen versuchen, sondern, da der Weg über Posen nach Berlin anscheinend als doch recht unsicher betrachtet wurde, auch von der pommerschen Küste aus den Marsch auf die deutsche Hauptstadt antreten sollte. Als aber die unmittelbaren Angriffsversuche immer größere Mißerfolge zeitigten, machte sich auch Rußland an die Bahnung des Weges auf der weiteren Linie, wozu insbesondere die Befestigung der Aaland-Inseln gehörte und die Heranführung der Schienenstränge an die Anschlüsse nach der norwegischen Nordseeküste.

Die Zahl der Versuche im Südosten und im Zentrum ist groß, und ihre geschichtliche Reihenfolge deckt sich nicht mit der Folge in der geographischen Lage. Da zeitlich die Versuche vielfach durch- und nebeneinander gehen, wollen wir uns auf eine Betrachtung in der geographischen Lage vom äußersten Südosten bis zum Zentrum beschränken. Die weiteste Linie, mit der wir hier zu beginnen haben, ist die Linie Sues—Koweit—Indien.

Um den Indischen Ozean ringsum zu einer britischen See machen zu können, mußte die Annäherung der Bagdadbahn an den Persischen Golf verhindert werden. England baute immer weitere „Glacis" für

Digitized by Google

Ägypten auf der Halbinsel Sinai, für Indien in Südpersien aus. Das indische Glacis sollte schließlich bis Koweit geführt werden, das ägyptische über Palästina dem gleichen Ziele entgegenstreben.

Um das Abkneifen der eurasischen Schrägachse bei Bagdad sicherer bewirken zu können, wurde auch hier der Versuch des doppelseitigen Angriffs unternommen, den wir auf der ganzen weiteren Linie antreffen — die Kneifzangenmethode. Die Engländer rückten stromaufwärts gegen das ersehnte Ziel vor, die Russen von der russisch-persischen Grenze aus.

Der Besitz von Cypern und die exponierte Bahnverbindung in der Gegend von Alexandrette mußte für die Engländer einen starken Anreiz bilden, in der Bucht von Alexandrette einen Vorstoß zu versuchen, bei dem sie damit rechnen konnten, daß die Russen ihnen von Erzerum und Trapezunt aus entgegenkommen würden. Die Aussicht auf Erfolg war um so größer, als die starke Flotte der Russen im Schwarzen Meer beständige Nachschübe nach Trapezunt sicherzustellen versprach.

Nach anfänglichen Erfolgen der Russen wurde jedoch ihrem weiteren Vordringen durch die Türken engerisch Einhalt geboten, sobald die Operationslinie mehr in die Nähe der türkischen Eisenbahnen gerückt war. Auf der anderen Seite rief schon die bloße Äußerung der Absicht, englischerseits in Alexandrette Fuß zu fassen, lebhaftes Mißfallen in Italien hervor, da man hierdurch Einflußgebiete bedroht sah, die Italien für sich beanspruchte.

Die schmale Wasserstraße zwischen dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer erschien als der sicherste Angriffspunkt, um den Weg Hamburg—Bagdad zerschneiden zu können. Hier kam außerdem nicht nur der Zweck dieser Zertrümmerung der eurasischen Schrägachse in Frage, sondern der Selbstzweck russischer Herrschaft über Konstantinopel. Deshalb wurden die heftigsten und langwierigsten Versuche, die eurasische Hochstraße zu bedrängen, an dieser Stelle unternommen.

Da sich den Russen infolge der den Türken zu Wasser entstandenen deutschen Hilfe wenig Aussicht bot, durch den Bosporus nach Konstantinopel vorzudringen, so setzten die Engländer um so stärkere Kräfte an, um vom Dardanelleneingang aus den Weg zu erzwingen. Ob sie dabei lediglich geleitet wurden von der Absicht, den Russen freie Bahn

Digitized by Google

zu schaffen, oder ob nicht schließlich Gallipoli ein neues Gibraltar werden sollte, das den Engländern gestatten würde, die den Russen offiziell durch sie vermittelte Dardanellen-Durchfahrt sorgsam zu bewachen, ist eine Frage, die hier nicht weiter nachgeprüft werden soll.

Endtatsache ist, daß die Engländer nach langem und heißem Bemühen und schweren Opfern das Gallipoli-Abenteuer aufgeben mußten — einer der schwersten Schläge, die ihr Ansehen, zumal im Morgenland, während des Krieges betroffen haben.

Der schwere Mißerfolg von Gallipoli führte zu nur um so eifrigeren Versuchen, die Kneifzange wiederum an einer anderen Stelle anzusetzen. Der alte, von König Eduard VII. und dem Zaren Nikolaus II. in Reval vereinbarte Plan, durch die Beeinflussung der Balkanpolitik die eurasische Hochstraße zu zerschneiden, war in sich zusammengebrochen, als Bulgarien sich mit den Mittelmächten und der Türkei verbündete und die Offenhaltung der durch Serbien gestörten Straße gewährleistete. Nun galt es also, das diplomatisch verlorene Bulgarien militärisch in die ihm zugedachte Aufgabe hineinzuzwingen.

Saloniki war der neue Ausgangspunkt für die Heere der Westmächte, die sehr bald davon Abstand nehmen mußten, von hier aus Serbien zu befreien, und nun ihr Augenmerk auch hier wieder auf die Anwendung der Kneifzangenmethode zu richten begannen.

Am deutlichsten vorgezeichnet war die Linie Saloniki—Warna als Verbindungslinie zwischen den Heeren der Westmächte und jenen Rußlands. Da aber Rußland an den wohlgeschützten Kriegshafen Warna nicht heranzukommen vermochte, so blieb nur der Weg durch die Dobrudscha, von der aus Rustschuk oder Warna hätten bezwungen werden können. Zwei Jahre lang bemühte sich die Vielbund-Diplomatie um Rumänien, bis sie es endlich aus seiner Neutralität herauszubringen vermochte. Die Hoffnung, über Rustschuk und Warna in Richtung Saloniki vordringen zu können, erwies sich indessen sehr schnell als trügerisch, und auch die Truppen in Saloniki selber hatten keinen leichten Stand, da die Bulgaren ihrer Hauptoffensive entschlossen und erfolgreich mit der gewaltsamen Einengung ihres Operationsfeldes zuvorkamen.

War aber einmal Rumänien gewonnen, so konnte noch an eine andere Verbindungslinie gedacht werden, nämlich Valona—Orsova. Die

Digitized by Google

Italiener hatten sich nach der Säuberung von Serbien, Montenegro und Nordalbanien fest in Valona eingenistet und wurden hier aus mancherlei Gründen, die teils strategischen, teils politischen Erwägungen entsprungen sein mögen, nicht sonderlich gestört. Sie hatten Zeit, sich zu verstärken, und zeigten gelegentlich auch Neigung zu einer neuen Offensive. Die Rumänen für ihr Teil wandten sich rasch gegen Orsova, um die aus Ungarn nach Bulgarien führenden Verbindungen zu zerstören. Der Plan lag nahe, auch hier auf neuer Linie ein Zusammenarbeiten gegen die Linie Berlin—Konstantinopel zu versuchen. Die Geländeverhältnisse aber sind auf dieser Linie sehr ungünstig, und das rasche Vordringen der Deutschen und Bulgaren in der Dobrudscha nötigte den Rumänen ganz andere Sorgen auf.

Je mehr wir uns dem Zentrum nähern, um so weiter entfernen wir uns von den unter führender englischer Mitwirkung zu lösenden Aufgaben und kommen in jene Gebiete, die ganz dem italienisch-russischen Zusammenarbeiten überlassen bleiben mußten.

Die dabei zu überwältigenden Strecken verlängern sich bedeutend, und entsprechend verringerten sich die Aussichten, daß die beiden Enden der Zange zum „Kneifen" kommen könnten.

Als die Russen längere Zeit Lemberg besetzt hielten und weit in die Karpaten vorgedrungen waren, mochte es aussichtsreich erscheinen, daß sie auch nach Budapest vordringen könnten, wenn gleichzeitig die Italiener nach Görz und Triest gelangten und auch ihrerseits von hier gegen die ungarische Hauptstadt vorstießen. Auf dieser Grundlage jedenfalls sind damals die Verhandlungen mit Italien abgeschlossen worden. Aber geraume Zeit, bevor Italien losschlug, war die Sachlage bereits völlig verändert und der erträumte Erfolg in weite Ferne gerückt.

Ebenso stand es um die theoretisch letzte Möglichkeit des Zusammenstrebens, das Italiener und Russen auf die österreichische Hauptstadt hätte lenken können. Die Russen wurden weit von Krakau zurückgedrängt, und die kühnste Italiener-Phantasie konnte sich in keiner Hoffnung wiegen, auf diesem Wege gemeinsame Ziele mit dem Nachbarn im Osten erreichen zu können. Während des ganzen Krieges ist an keiner Stelle die militärische Abkneifung der eurasischen Hochstraße gelungen. Erst als Bulgarien Hals über Kopf die Waffen

Digitized by Google

niederlegte, konnten die Ententemächte mühelos auf den Balkan vordringen und den Mittelmächten den Weg nach Konstantinopel verlegen. Nachdem dieses erste Ziel endlich erreicht war, wurde dann weiterhin nach dem völligen Zusammenbruche des gesamten Vierbundes kein Mittel unterlassen, sowohl den Donauweg wie den Landweg Hamburg—Bagdad so weit wie irgend möglich zu zerstückeln und die Festlegung von Querriegeln durch feindliche Staaten auf diesem Wege in möglichst großem Ausmaße zu besorgen.

Digitized by Google

VI. Das neue Weltbild

1. Die veränderte Karte von Europa.

Die heutige Karte von Mittel- und Südeuropa erscheint in vielen Beziehungen höchst unglücklich, da die künstlich gezogenen politischen Grenzen sich weder mit den ethnographischen, noch mit den natürlichen, noch mit den wirtschaftlichen Grenzen decken. Ganz besonders unglücklich sind politische Zerschneidungen, wie solche zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reiche. Überhaupt ist bei der heutigen Grenzführung das deutsche Volkstum ja bei weitem am schlechtesten weggekommen, da auch Deutschland und Deutsch-Österreich voneinander getrennt bleiben und beträchtliche Teile deutschen Volkstums zum neuen Tschecho-Slowakischen Staat geschlagen sind. Die Grenze Polens gegen Deutschland, die Ukraine und Litauen, die Grenze Rumäniens gegen Ungarn, die Grenze Bulgariens gegen Serbien und Griechenland sind willkürlich gezogen und werden auf absehbare Zeit hinaus Herde neuer Unruhen bilden. Ähnliches gilt von der neuen Grenzführung in Vorderasien.

In Mittel- und Südosteuropa sind alte Staaten umgestaltet, neue entstanden, aber auch hier ist die Grenzführung fast überall unbefriedigend. Es war nicht möglich, den Zusammenschluß des Volkstums durchweg in befriedigender Weise durchzuführen, es widersprach auch zum Teil den Absichten der obsiegenden Ententemächte, solchen Zusammenschluß überhaupt zuzulassen. Natürliche Verkehrsgebiete wie das des Rheins, der Elbe, der Weichsel und zumal der Donau sind stärker auseinandergerissen als zuvor. Die neuen Staaten haben keine natürlichen Grenzen, die alten innerhalb ihrer neuen Grenzen nicht den nötigen Nahrungsmittelspielraum. Die heutige Karte von Europa gibt demnach ein Bild, das auch den objektivsten Beurteiler nach den Gesichtspunkten der politischen Erdkunde in keiner Weise befriedigen kann.

Während hier dem Kleinnationalismus in übertriebener Weise Rechnung getragen worden ist, dehnt sich in anderen Erdteilen der Imperialismus in Erweiterung der bestehenden Riesenreiche aus. In

Digitized by Google

Amerika bereiten die Vereinigten Staaten sich vor, ihre Hand auf Mexiko zu legen, um schließlich ihre Macht geschlossen bis über den Panamakanal hinaus festlegen zu können. England hat sein gewaltiges Kolonialreich rings um den Indischen Ozean aufgerichtet; in Afrika teilt es die eigentliche Gewalt fast nur noch mit Frankreich. Die anderen dort noch herrschenden Kolonialländer haben in ihren Mutterländern keinen genügenden Machthintergrund, um gegenüber England ernstlich bestehen zu können. Die Tendenz dürfte auf eine großzügige Flurbereinigung in Afrika hingehen, bei der England durchaus den Löwenanteil davonträgt. In Asien ist das russische Riesenreich einstweilen zerbrochen. Auf sibirischem Boden sucht Amerika sich im Wetteifer mit Japan wirtschaftliche Vormacht zu sichern. Japan hat seine Macht über das pazifische Inselgebiet ausgedehnt, hat eine große Einflußsphäre in China gewonnen, ist wirtschaftlich mit England auch in Indien in scharfen Wettbewerb getreten. Sein Ausdehnungsdrang bedroht sowohl den amerikanischen wie den niederländischen Inselbesitz in Ozeanien. Zwischen neuen Weltreichen tun sich neue Reibungsflächen auf, deren Gefährlichkeit man bereits durch englisch-amerikanisch-japanische Abrüstungskonferenzen zu mildern sucht, und im alten Europa haben sich zwischen alten neue Staatengebilde von zweifelhafter Festigkeit entwickelt und erweitert.

Die politische Erdkunde steht am Ausgang des Weltkrieges nicht vor Landkarten, die sie als endgültige betrachten könnte; sie wird auch in Zukunft noch reichliche Gelegenheit zum Umlernen finden.

2. Richtungsänderungen im Weltverkehr.

Geschichtliche Ereignisse von der Bedeutung des alle fünf Erdteile in seinen Bann ziehenden Weltkrieges können nicht ohne Rückwirkung sein auch auf die Gestaltung des Weltverkehrs. Es ist nicht damit getan, daß während der Kriegszeit die Mächte des Vierbunds von der Außenwelt im allgemeinen abgeschnitten waren — es werden sich auch weit über den Krieg hinaus tiefgreifende Verkehrsverschiebungen ergeben. Mancherlei Anzeichen deuten auf den Beginn einer neuen Epoche im Weltverkehr, diesmal nicht herbeigeführt durch grundlegende Veränderungen in der Technik, wie sie etwa

Digitized by Google

dem Aufkommen der Eisenbahn und des Dampfschiffes folgten, sondern durch Verlegungen wirtschaftlicher Schwerpunkte.

In den großen Hauptzügen liegen die geographischen Grundlagen der Verkehrsentwicklung einigermaßen klar zutage. Da wäre zuerst zu denken an die ursprünglichen Verkehrsmöglichkeiten, wie sie von der Natur dargeboten sind in den schiffbaren Flüssen und Meeren; ferner in der besonders geformten Wegsamkeit des Geländes bis zu den höchsten Gebirgspässen. Es wäre andererseits zu denken an die verschiedenartigen Bedingungen des Bodens und des Klimas für die Urproduktion und den hieraus sich ergebenden Anreiz zum In-Verkehr-Bringen von Nahrungsmitteln und Rohstoffen, zum Austausch zwischen den verschieden gestalteten Erzeugnissen der einzelnen Länder.

Diese geographischen Grundlagen sind aber doch nur ein weiter, äußerer Rahmen für die Verkehrsentwicklung, die auch unter gleichen natürlichen Voraussetzungen praktisch zu sehr verschiedenartiger Ausgestaltung kommen kann. Die verschiedenen Völker und Zeiten wissen die geographisch gegebenen Verkehrsmöglichkeiten in sehr verschiedener Weise zu nutzen. Es braucht nur an die Entwicklung der Schiffahrt, von der Fluß- und Küstenschiffahrt bis zur transozeanischen Schiffahrt, erinnert zu werden. Zu den von der Natur gegebenen Wasserstraßen gesellen sich deren künstliche Ausbauten und Verbindungen und die künstlich geschaffenen großen Überlandwege.

Ebenso verschieden wie die Nutzung der Verkehrswege und -mittel ist die Nutzung der für Austauschzwecke geeigneten natürlichen Bodenschätze und Produktionsmöglichkeiten. Wo seit Jahrhunderten und Jahrtausenden von der Natur gebotene Möglichkeiten der Rohstoffgewinnung neuer Nutzung unterzogen werden, können sich neue Brennpunkte des Weltverkehrs entwickeln. Wiederum kann der alte Verkehr durch künstliche Ablenkungen der verschiedensten Art aus seinen Geleisen gebracht werden — sei es durch politische Veränderungen, sei es durch wirtschaftliche Maßregeln. In allen diesen Beziehungen hat der Krieg neue Ausblicke geöffnet, neue Anreize geschaffen, neue Hindernisse aufgetürmt.

Wählen wir in erster Linie wieder das Beispiel der Wasserstraßen, so genügt es zunächst, uns die durch den Krieg wesentlich gesteigerte

Digitized by Google

Bedeutung des Donauverkehrs in Erinnerung zu rufen oder daran zu denken, daß die Ströme im ehemals westrussischen Gebiet durch die vollzogenen politischen Veränderungen einen anderen Charakter erhalten haben. Weichsel und Njemen sind nicht mehr auf ihrem ganzen außerdeutschen Lauf Festungsgräben, die man aus strategischen Gründen möglichst breit und unwegsam sich hinziehen läßt, sondern große Verkehrsadern, an deren wassertechnischen Ausbau mit gemeinsamen Kräften der Anlieger herangegangen werden könnte. Anderseits hat die Internationalisierung europäischer Hauptwasserstraßen neue Schwierigkeiten geschaffen.

Was die neue Nutzung alter Rohstoffquellen und Produktionsmöglichkeiten anbelangt, so sind während des Krieges unter dem Druck des Erzmangels in Mitteleuropa alte Vorkommen auf balkanischem und türkisch-asiatischem Boden neu untersucht worden, haben die Mineralschätze des Kaukasus in bedeutend gesteigertem Maße unsere Aufmerksamkeit auf sich gelenkt, sind die für den Anbau von Ölpflanzen und Baumwolle geeigneten Ländereien auf für Mitteleuropa selbst unter den Absperrungsverhältnissen erreichbarem Boden diesen Kulturen in vermehrtem Maße erschlossen worden, steht der Anbau von Faserpflanzen in den baltischen Provinzen, in Litauen und auch bei uns selbst in Deutschland vor großer Erweiterung.

Andererseits sind künstliche Verkehrsablenkungen und Verkehrshemmnisse über die Kriegszeit hinaus aufgetan: England predigt bei seinen Bundesgenossen den Rohstoffboykott gegen Deutschland, und wenn auch — zumal bei der ablehnenden Haltung der Vereinigten Staaten und den entgegenstehenden Interessen der absatzbedürftigen Dominien — dieser Rohstoffboykott keineswegs in umfassender wirtschaftlicher Einkreisung Deutschlands wird durchgeführt werden können, so bleibt England um so entschiedener doch wenigstens bei dem Versuch, die Rohstoffe seiner sämtlichen Kolonien an sich zu ziehen und für sich zu monopolisieren.

Aus allen diesen Gründen und noch manchen anderen heraus steht uns ohne Frage eine erhebliche Richtungsänderung im Weltverkehr bevor.

Am anschaulichsten sind uns die Hauptzüge des Weltverkehrs in

Digitized by Google

seiner überseeischen Gliederung: der breiteste Strom ging von den Häfen Nordwesteuropas über den Nord-Atlantik. Demnächst zog sich ein Band von den europäischen West- und Südhäfen nach den Gestaden Südamerikas. Ein anderer Strom zwängte sich durch die Straße von Gibraltar und den Sueskanal und breitete sich durch den Indischen Ozean aus, im fernen Osten mancherlei Verzweigungen und Erweiterungen erfahrend. Endlich schlangen sich Verkehrsbänder von Europa um den afrikanischen Erdteil und zogen sich Linien kreuz und quer über den Großen Ozean.

Einige Anhaltspunkte für die Stärke der verschiedenen Stromzweige des großen transozeanischen Verkehrs in der Zeit vor dem Weltkriege liefern uns die Zahlen des Schiffseinlaufs im Auslandverkehr in den verkehrsreichsten Hafenplätzen.

Da haben wir einmal an der Festlandsküste der Nordsee Antwerpen mit 14, Hamburg mit 13, Rotterdam mit 12 Millionen Registertonnen netto, auf der englischen Seite London mit 13 und Liverpool mit 12 Millionen Tonnen. Drüben den großen Hauptempfänger New York mit 14 Millionen. An der südamerikanischen Küste war der verkehrsreichste Hafen Buenos Aires mit 8 Millionen. Der Knoten- und Verteilungspunkt Lissabon verzeichnete gleichfalls einen Verkehr von 8 Millionen Tonnen. Verkehrszubringer im Mittelmeer waren in erster Linie Marseille mit 8, Genua und Neapel mit je 6 Millionen. Die Durchgangshäfen des europäisch-asiatischen Verkehrs, Alexandria und Aden, verzeichneten je etwa 4 Millionen. Im asiatischen Verkehr brachte es Colombo auf 7, Singapore auf 8 und Hongkong, in dem die Ausstrahlungen des europäischen und ostasiatischen Verkehrs zusammenstoßen, auf 10 Millionen.

Mit diesen Zahlen läßt sich der Verkehr, der sich durch die Meerengen nach dem Schwarzen Meer bewegte, nur schlecht in Vergleich setzen, da in den Dardanellen und in Konstantinopel Einlauf und Auslauf, Küstenverkehr und Auslandverkehr nicht voneinander geschieden sind. Konstantinopel konnte im Einlauf 7 bis 10 Millionen Tonnen zählen, die Dardanellen 3 bis 4 Millionen. Im Schwarzen Meer selbst verzeichnete der verkehrsreichste Hafen Odessa 2 Millionen, die Donaumündung 2 Millionen Registertonnen netto.

Während der Kriegsjahre ist die Bedeutung des Verkehrs über

Digitized by Google

den Nordatlantischen Ozean noch hervorstechender geworden denn je zuvor. Was die Entente nur überhaupt an Schiffsraum aufzubringen vermochte, wurde mit zunehmender Ausschließlichkeit dem Verkehr zwischen Nordamerika und Westeuropa dienstbar gemacht. Andere Linien verkümmerten, sofern nicht Japan in die Lage kam, sich die europäischen Ungelegenheiten zunutze zu machen. Nicht nur der Verkehr in den ostasiatischen Gewässern bis hin zu den indischen ist an die japanischen Reedereien übergegangen — sie bekamen nach und nach das Übergewicht im ganzen Ostverkehr einerseits bis hin zum Mittelmeer, andererseits hinüber über den Stillen Ozean nach den amerikanischen Küsten.

Jetzt sind die Vereinigten Staaten beim Ausbau einer großen Handelsflotte, von der sie stolz erklären, sie werde den ersten Platz unter allen Flaggen der seefahrenden Nationen einnehmen. Vor dem Kriege hatten die Vereinigten Staaten wegen viel höherer Bau- und Betriebskosten gar keine Aussicht, mit den seefahrenden Völkern Europas den Wettbewerb aufzunehmen.

Ein Faktor von hoher Bedeutung für die künftige Gestaltung der Warenverschiebungen zwischen den Weltmärkten ist der Umstand, daß Europa durch den Krieg tief in die Schuld Amerikas geraten ist. Schon vor dem Kriege war im Verkehr über den Nord-Atlantik die Handelsbilanz der europäischen Staaten gegenüber den Vereinigten Staaten stark passiv, da Amerika große Mengen Nahrungsmittel und Rohstoffe ausführte, seinen Markt für die Einfuhr industrieller Erzeugnisse Europas aber mit dem Aufschwung der industriellen Eigenproduktion begrenzte.

Trotz dieser Passivität der Handelsbilanz war aber die Zahlungsbilanz im nordatlantischen Verkehr für die wichtigeren Staaten Europas nicht ungünstig, da die großen amerikanischen Verkehrs- und Industrie-Unternehmungen in wesentlichem Umfange von Europa aus finanziert waren und die Frachtgewinne aus dem nordatlantischen Verkehr europäischen Reedereien zuflossen. Gegen den Überschuß der nordamerikanischen Handelsbilanz waren also bedeutende Verpflichtungen für Zinsen- und Dividendendienst, an Frachten usw. aufzurechnen.

Der Krieg hat die Hauptstaaten Europas gezwungen, ihren Besitz an nordamerikanischen Papieren abzustoßen. Die Westmächte sind

Digitized by Google

obendrein mit vielen Milliarden unmittelbar in die Schuld Amerikas geraten. Der Zinsendienst wird nach dem Kriege also die umgekehrte Richtung einschlagen, und auch an den Frachtgewinnen werden die amerikanischen Reedereien erheblichen Anteil erlangen.

Da die Vereinigten Staaten viel Frachtraum erfordernde Massengüter nach Europa ausführten und der Menge nach weit weniger Industrieerzeugnisse von ihnen bezogen, so war ferner die Frachtraumbilanz schon früher für Europa im Verkehr mit Nordamerika recht ungünstig. Ein Ausgleich wurde geschaffen durch die massenhafte Auswandererbeförderung, die aber nichts anderes herbeiführte als eine starke Förderung der amerikanischen Wettbewerbsfähigkeit. Fürs erste steht jetzt anstatt der Auswanderung eine massenhafte Rückwanderung aus den Vereinigten Staaten in Aussicht, die mit ihrem Übergang zum „Militarismus" sich nicht gescheut haben, Söhne Europas wider ihren Willen in den Dienst der an Europas Vernichtung arbeitenden amerikanischen Heere zu pressen.

Die Ungunst der Handels-, Frachtraum- und Zahlungsbilanz im Verkehr gerade mit den Vereinigten Staaten, wie sie sich unbedingt herausstellen muß, wird die europäische Staatenwelt zwingen, ihre Bezüge aus den Vereinigten Staaten in jeder möglichen Weise herabzusetzen, um nicht immer tiefer in hoffnungslose Verschuldung nach dieser Stelle hin zu geraten. Auf diese Aussicht ist es zum vielleicht wesentlichsten Teil zurückzuführen, wenn England unter dem Deckmantel des wirtschaftlichen Nachkrieges gegen Deutschland heute an einer allbritischen Reichswirtschaftspolitik arbeitet, die nichts anderes bezweckt, als die sämtlichen Rohstoffe der britischen Kolonien für Englands Industrie sicherzustellen und diese dadurch in erheblichem Umfange unabhängig zu machen von den Lieferungen der Vereinigten Staaten.

So wird sich der englische Verkehr mit Britisch-Indien, Ägypten, Südafrika, Australien und Kanada noch stärker entwickeln auf Kosten des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten; und so wird auch Deutschland trotz des Rohstoffhungers seiner Industrie aus Rücksichten der Zahlungsbilanz gezwungen sein, seine Bezüge aus Nordamerika gegenüber der Vorkriegszeit auf geringere Quantitäten zu beschränken.

Digitized by Google

Hauptwege des Weltverkehrs.

Digitized by Google

Ausgedehnte Möglichkeiten hierfür bieten sich im Osten und Südosten Europas durch Beziehungen zu Finnland, den baltischen Ländern, Litauen, der Ukraine, Rumänien, dem Balkan, der Türkei und Transkaukasien. Diese Länder vermögen in neuem wirtschaftlichen Aufstreben viele Lieferungen zu übernehmen, die bisher aus den Vereinigten Staaten kamen. Sie können uns mit Getreide und Futtermitteln, mit tierischen Erzeugnissen aller Art, mit Holz und Faserstoffen, auch mit Kupfer und anderen Mineralschätzen, mit Obst, Erdöl usw. in beträchtlichen und fortgesetzt steigerungsfähigen Mengen versorgen. Wir können ihnen als Gegenleistung Verkehrsmittel, landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, Einrichtungen für die landwirtschaftliche Industrie, künstlichen Dünger und nicht zuletzt Kapitalinvestitionen liefern, so daß auch die Handelsbilanz und die Zahlungsbilanz sich um so weniger ungünstig für uns zu gestalten versprechen, je mehr unsere Mitarbeit am wirtschaftlichen Aufbau in diesen Ländern den allgemeinen Wohlstand steigern und dadurch die Kaufkraft für deutsche Industrieerzeugnisse jeder Art vermehren hilft.

Wir sind durch Rücksichten der künftigen Zahlungsbilanz vor die Zwangslage gestellt, die wirtschaftlichen Schwerpunkte unserer Versorgung zu verschieben, den Handel mit den Gebieten der Ostsee und des Schwarzen Meeres auf Kosten des Handels über den Nord-Atlantik stark auszubauen, wobei noch als vorteilhaft für die Zeit der Frachtraumnot in den ersten Jahren nach dem Kriege in Betracht kommt, daß der Handel mit diesen Gebieten teilweise auch abgewickelt werden kann auf dem Landwege, insbesondere aber auf den Binnenwasserstraßen, für deren Ausbau zu einem engmaschigen Netz über ganz Mittel- und Osteuropa der Krieg starken Anreiz gegeben hat.

Diese Hinweise sind einerseits nicht etwa ein Ausdruck politischer Wünsche, sondern entspringen, wie gesagt, der Erkenntnis einer wirtschaftlichen Zwangslage. Sie bedeuten andrerseits nicht etwa eine ausschließliche Ost- und Südostorientierung unter Verzicht auf den Verkehr über den Ozean, sondern geben nur die europäischen Hauptrichtungen, die für unsere Versorgung wesentlich gesteigerte Bedeutung gewinnen sollten. Daneben bedürfen wir unbedingt der

Digitized by Google

Ergänzungen sowohl bezüglich unserer Belieferung mit Rohstoffen als auch bezüglich des Absatzes unserer Industrieerzeugnisse.

Da kommt beispielsweise für das sehr wichtige Gebiet der Pflanzenfette, ferner für Faserstoffe und Metalle die Wiedergewinnung afrikanischen Kolonialbesitzes in Betracht. Ferner ist insbesondere die bleibende Wichtigkeit des südamerikanischen Marktes nicht zu übersehen. Hier wäre namentlich Argentinien, das trotz aller Einwirkungsversuche seine Neutralität standhaft bewahrt hat, von ernster Bedeutung als Rohstofflieferant wie auch als Absatzmarkt. Wir standen im Außenhandel Argentiniens vor dem Kriege hinter England an zweiter Stelle, indem wir ihm nach argentinischen Anschreibungen für 64 Millionen Pesos Gold an Waren lieferten und für 54 Millionen Gold entnahmen. Auch ein erheblicher Teil des Warenverkehrs zwischen Argentinien und Belgien (argentinische Einfuhr 20 Millionen, Ausfuhr 37 Millionen) ist als belgischer Zwischenhandel letzten Endes Deutschland zuzurechnen. Auch im Außenhandel Brasiliens stand Deutschland an zweiter Stelle, und zwar in der brasilianischen Einfuhr mit 164 Millionen Papier-Milreis hinter England, in der Ausfuhr mit 160 Millionen hinter den Vereinigten Staaten. Auch im Handel Uruguays dürfte Deutschland der zweite Platz zuzuschreiben sein, wenn man den belgischen Zwischenhandel gebührend berücksichtigt. Im Handel Chiles hatten wir in der Einfuhr wie in der Ausfuhr mit 90 bzw. 77 Millionen Pesos den unbestritten zweiten Platz hinter England. Künftig wird allerdings die Ausfuhr Chiles nach Deutschland eine starke Verminderung aufweisen, da unser Salpeterbedarf durch eigene Produktion gedeckt werden dürfte. Unter allen Umständen aber bleibt die Wichtigkeit des südamerikanischen Marktes aufmerksam zu beachten.

Übrigens ist anzunehmen, daß der Verkehr mit Südamerika in absehbarer Zukunft eine beträchtliche Beschleunigung erfahren wird durch den schon seit längerer Zeit geplanten Bau einer Eisenbahnlinie durch Nordwestafrika, von Tanger etwa nach Dakar, von wo der kürzeste Überseeweg über den Süd-Atlantik nach Brasilien führen würde. Schließlich wird die Zeit auch reif werden für eine Überlandverbindung mit West- und Mittelafrika, indem ein Schienenstrang den alten Karawanenstraßen von der

Digitized by Google

Südküste des Mittelmeers in Richtung auf den Golf von Guinea folgen dürfte.

Alle diese Ausbauten des mitteleuropäischen Verkehrs mit Ost- und Südosteuropa mit den weiten Umländern des Schwarzen Meeres, mit Südamerika und mit Afrika, ferner die Verengerung des Verkehrs zwischen England und seinen Kolonien, die weitgehende Beherrschung des fernöstlichen Verkehrs durch Japan stellen umfangreiche Verkehrsverschiebungen in Aussicht, die in der Hauptsache erfolgen dürften auf Kosten des bis heute vorherrschenden nordatlantischen Verkehrs, zu dessen Beschränkung Europa durch die Gefahr übermäßiger Verschuldung gezwungen wird.

Nach der einzigartigen wirtschaftlichen Hochkonjunktur während des Krieges ist übrigens in den Vereinigten Staaten infolge der Erschöpfung Europas, die eine wesentliche Einschränkung der Konsumkraft nach sich zog, ein starker Rückschlag in Produktion und Absatz gefolgt. Das so bedeutend angewachsene amerikanische Kapital dürfte sich schadlos zu halten versuchen durch Auswanderung zu den Arbeitskräften Ostasiens, wodurch es freilich in Konflikt mit den japanischen Interessen zu gelangen droht. Immerhin verbürgt dieses amerikanische Streben eine steigende Verkehrsentwicklung über den Norden des Stillen Ozeans, während Japan an der Arbeit ist, seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Mittel- und Südamerika beharrlich auszubauen. Die großen Schiffahrtsstraßen des Stillen Weltmeeres stehen also gleichfalls vor erheblicher Belebung.

Der Zug nach Südosten weist im mitteleuropäischen wie im japanischen Verkehr eine gewisse Parallelität auf. Auch eine engere Einbeziehung Afrikas in den Weltverkehr gehört zu den zu übersehenden Tendenzen künftiger Verkehrsverschiebungen, die insgesamt hinauszulaufen scheinen auf eine größere Verkehrsverteilung unter erheblicher Steigerung des europäischen Nahverkehrs besonders in südöstlicher Richtung gegenüber dem früheren Vorherrschen des nordatlantischen Verkehrs.

Digitized by Google

Bücher zur politischen Erdkunde.

Dilke, Charles, Problems of Greater Britan. London 1890.

Dix, Arthur, Deutscher Imperialismus. Th. Weicher, Leipzig 1914.

— Die Wiedergeburt der Alten Welt. Verlag Das größere Deutschland, Dresden 1916.

— Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft. Zur Geschichte des deutschen Zusammenbruchs. E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1920.

— Zwischen zwei Welten. Heimat und Welt-Verlag, Dresden 1917.

Dove, K., Allgemeine politische Geographie. Vereinigung wiss. Verleger, Berlin 1921.

Eckert, Max, Leitfaden der Handelsgeographie. 3. Auflage. G. J. Göschen, Leipzig 1911.

Friedrich, Ernst, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. Gustav Fischer, Jena 1911.

Hassert, K., Verkehrsgeographie. G. J. Göschen, Leipzig 1913.

Hauptmann, E., Nationale Erdkunde. Friedrich Bull, Straßburg i. E. 1915.

Kjellen, Rudolf, Die politischen Probleme des Weltkriegs. 8. Aufl. B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1916.

— Die Großmächte der Gegenwart. 19. Aufl. Ebenda 1917.

Ratzel, Friedrich, Politische Geographie. 2. Aufl. R. Oldenbourg, München und Leipzig 1903.

Reinhard, R., Die Welt nach dem Friedensschluß. 2. Auflage. Ferdinand Hirt, Breslau 1920.

— Weltwirtschaftliche und Politische Erdkunde. 2., durchgesehene Auflage. Ebenda 1921.

Seydlitz, E. v., Handbuch der Geographie. Ferdinand Hirt, Breslau.

Scobel, Albert, Geographisches Handbuch. 5. Aufl. Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig 1909.

Supan, Leitlinien der politischen Geographie. Veit & Comp., Leipzig 1918.

Digitized by Google

Register.

Aaland-Inseln 71
Abessinien 13, 18
Abrundungstendenz 57
Abukir 54
Aden 80
Adriaküste 32, 36
Adriatisches Meer 31, 53, 66
Afrika 12, 18, 30, 38 f. 42, 45, 57, 62, 68, 77, 86
Ägäisches Meer 31, 66
Ägypten 13, 53 f., 68, 72, 82
Albanien 31
Alexandrette 72
Alexandria 80
Algier 36, 54
Allbritische Reichswirtschaftspolitik 82
Alpen 50
Amazonas 15
Amerika 14, 18, 77, 81
Amur 11
Anatolische Bahn 65
Angola 13
Antwerpen 80
Apenninische Halbinsel 43, 52
Arabien 33
Argentinien 15, 85
Asien 11, 17 f., 37, 39, 42, 53, 57, 68, 77
Athen 43
Atlantischer Ozean 13, 43, 55, 62, 69
Aumetz 61
Ausbreitungsbedürfnis 5
Austauschbedürfnis 4
Australien 17, 45, 47, 58 f., 68, 82
Auswanderung 82, 86
Auswanderungsländer 7

Bagdad 69, 72
Bagdadbahn 12, 40, 63, 65
Balkan 50, 52, 75, 84
Balkankriege 20, 31, 36, 48, 66
Balkanstaaten 16, 29
Bekleidungsbedürfnis 3
Belfort 61
Belgien 62, 63, 85
Bergvolk 19
Berlin 69, 71, 74
Binnenland 19, 45
Binnenseen 33
Binnenstaat 18
Binnenwasserstraßen 9, 15, 84
Bismarck 55, 62
Bizerta 34
Blauer Nil 13
Blockade 70, 71
Böhmen 51
Bolivien 15, 18
Bonaparte 13
Borkum 71
Bosporus 39
Brandenburg 22
Brasilien 15, 85
Bremen 69
Britisch-Indien 82
Budapest 74
Buenos Aires 80
Bulgarien 31, 48, 50, 73 f, 76

Caprivizipfel 14
Chile 85
China 6, 11, 36, 38, 47
Colombo 80
Cypern 57, 72

Dakar 85
Dänen 44
Danzig 32, 33, 65
Dardanellen 66, 72, 80
Daressalam 30
Dedeagatsch 31
Deutschland 7 f, 12, 14, 16, 19, 24, 30, 32, 39 f., 48, 52, 55 f., 59 ff., 69 ff., 76, 79, 82, 85
Deutsch-Ostafrika 13, 30, 34, 38, 68
Deutsch-Österreich 76
Deutsch-russische Grenze 64
Deutsch-Südwestafrika 14, 30
Dobrudscha 73, 74
Donau 16, 20, 24, 50, 64, 69, 76, 79, 80
Donaumündung 31
Dreibund 30, 34, 52, 69
Duala 30, 38

Ecuador 15
Eduard VII. 67, 73
Einkreisung 79
Einkreisungspolitik 67
Elbe 16, 22 ff., 64, 69, 76
Elsaß-Lothringen 61
Emden 22
England 7, 11 ff., 17 f., 29 f., 33 ff., 48 ff., 67 ff., 82, 85 f.
Erzbecken 61
Erzerum 72
Esbjerg 71
Euphrat 12, 39, 69 f.
Eurasische Hochstraße 69, 70
Europa 15, 19, 27 f., 62, 64, 80 f., 86
Faschoda 13, 55
Fentsch 61
Finnland 84
Flugzeug 29
Flurbereinigung 77
Flüsse 50
Flußtäler 10
Formosa 36, 58
Frachtraum 82
Frankfurter Frieden 61
Frankreich 7, 12 f., 18, 24, 27, 29, 36, 40, 50 ff., 59 ff.

Gallipoli 73
Galizien 65
Gebirge 10, 49
Gebirgspässe 10, 78
Genua 69, 80
Gibraltar 36, 80
Glacis 57
Golf von Guinea 86
Görz 74
Grenzen 1, 49, 50, 76
Grenzlänge 51
Grenznachbarn 51
Griechen 43
Griechenland 31, 36, 48, 76
Großer Ozean 25, 58, 80
Guam 59
Guinea 55
Guinea-Golf 13

Häfen 29
Hawai 59
Hamburg 69, 80
Handelsbilanz 81, 84
Handelswege 41
Hannover 23
Hansa 37
Helgoland 71
Hongkong 80

Imperialismus 26, 49, 61, 68, 76
Indien 39, 43, 57, 68, 71 f., 77
Indischer Ozean 13, 25, 33, 39, 42, 57, 59, 65, 68 f., 77, 80
Indus 44

Digitized by Google

Inselland 51
Inselreich 25
Interessensphären 53, 60
Internationalisierung 79
Ionisches Meer 31
Italien 18, 34, 36, 44, 48, 52f., 56, 69, 74

Jagellonen 44
Jangtse 11
Jap 59
Japan 8, 26, 36, 50, 53, 56, 59, 77, 81, 86
Japanisches Meer 33
Jungägypter 53
Jungferninseln 26

Kabylen 55
Kairo 55, 59
Kaiser-Wilhelm-Kanal 26, 27
Kamerun 13, 30, 62
Kanada 29, 82
Kanäle 25
Kanalzone 26
Kap 59, 68
Kap—Kairo 39, 57, 63
Kap-Kairo-Bahn 38, 40, 68
Karawanenstraßen 85
Karibisches Meer 26, 34
Karpaten 49, 74
Karthago 34
Katanga 12, 63
Kaukasus 44, 79
Kavalla 31
Kleinnationalismus 76
Kneifzangenmethode 72, 73
Kolonialbewegung 56
Kolonialländer 77
Kolonialpolitik 3, 29, 30
Kolonisation 50
Kolorado 14
Kolumbien 15
Kongo 12, 30, 38, 55, 62, 64
Kongogreuel 63
Kongostaat 12, 30, 63
Konstantinopel 52, 66, 69, 74f., 80
Kontinentalmächte 47
Korea 59
Koweit 71, 72
Krakau 74
Krimkrieg 53
Küsten 10
Küstenlage 25, 31

Lagos 38
Landgrenzen 51
Lemberg 74
Leopold II. 62
Lesseps 55
Liberia 34
Libreville 38
Lissabon 80
Litauen 76, 79, 84
Liverpool 80
Lobitobahn 63
London 80
Luxemburg 61

Madagaskar 33
Magdalenenbucht 26
Mandschurei 53
Marokko 13, 30, 36, 62
Marseille 80
Materialistische Geschichtsauffassung 41
Mesopotamien 34
Metz 61
Mexikanischer Golf 26, 34
Mexiko 14, 26, 27, 77
Minettebezirk 61
Mittelafrika 39, 40, 85
Mitteleuropa 40, 59, 65f., 69, 79
Mittelmeer 13, 16, 27, 30, 33ff., 41ff., 52ff., 62, 66, 80, 86
Mittelmeer der Zukunft 42
Mittelmeerhäfen 20
Mohammedanismus 41
Monroe-Doktrin 56
Montenegro 66, 74
Mosel 61

Nahrungsbedürfnis 3
Napoleon 33, 54
Nationalismus 49
Natürliche Grenzen 49
Neapel 69, 80
Neuguinea 58
Neuseeland 57
New York 80
Niederkalifornien 26
Niederländisch-Indien 58
Niger 38
Niger-Benue 13
Nikaragua 26
Nikolaus II. 73
Nil 13, 19, 29, 55, 57ff., 68
Nishnij Nowgorod 37
Njemen 79
Nordafrika 13, 55, 59, 62
Nordamerika 26, 37, 45, 47, 58, 81, 82
Nord-Atlantik 80, 81, 84
Nordkamerun 14
Nord-Ostsee-Kanal 71
Nordsee 20, 22, 42ff., 60, 80
Nordseehäfen 70
Nordseeküste 23
Nordwestafrika 85
Normannen 44
Norwegen 71
Novéant 61

Oberelsaß 61
Oder 22
Odessa 32, 80
Oranjefluß 14
Oranje-Freistaat 18
Orient 60
Orinoko 15
Orne 61
Orsova 73, 74
Ostasien 25, 86
Österreich 30, 52, 65
Österreich-Ungarn 16, 60, 64, 66
Osteuropa 84
Ostfriesland 23
Ostindien 54
Ostpreußen 17, 51, 71, 76
Ostsee 22, 23, 25, 33, 42, 44, 59, 84
Ozeanien 77

Palästina 72
Panamakanal 25ff, 29, 77
Paraguay 15, 18
Paris 54
Paßübergänge 49
Perser 43
Persien 33, 39
Persischer Golf 33, 40, 68
Persisches Meer 39, 60, 69
Peru 15
Philippinen 59
Phönizier 43
Pillau 22
Polen 32, 44, 50f., 76
Politik der offenen Tür 60
Port Said 39
Portugal 12, 34
Posen 71
Preußen 11, 17, 22, 23
Pyrenäen 49, 51

Reibungsflächen 40, 45, 53, 60, 62, 66, 68, 77
Reval 73
Rhein 15, 50f., 61, 76
Riesenreiche 76
Rom 33, 34, 43

Digitized by Google

Rotes Meer 33, 38, 54
Rotterdam 80
Rückwanderung 82
Rumänen 49
Rumänien 73, 76, 84
Rußland 6 ff., 11, 17, 24, 32, 37, 40, 44f., 52f., 59ff., 71, 73
Russisch-Japanischer Krieg 53
Russisch-Türkischer Krieg 53
Rustschuk 73

Sachalin 53
Saloniki 52, 73
Sambesi 14
Schari 14
Schlesien 71
Schneider-Creusot 62
Schottland 44, 71
Schrägachse Mitteleuropas 69
Schuldnerstaaten 5
Schwarzes Meer 16, 24f., 33, 42f., 52f., 80, 84, 86
Schweden 33
Schweiz 19
Seegrenzen 51
Seeküste 33
Seemacht 23
Seezugang 32
Selbstbestimmungsrecht der Völker 49
Serbien 19, 32, 48, 50, 66, 73f., 76
Sibirische Bahn 37
Siedlungsland 5
Sinai 72
Singapore 68, 80
Sizilien 43
Slawen 44
Sofia 31
Spanien 36, 44
Stiller Ozean 28, 59
Stromgebiet 11
Stromregulierung 10, 64
Stützpunkte 56
Sudan 13, 38
Südafrika 82
Südamerika 6, 8, 14, 28, 62, 80, 86
Südasien 45, 68
Süd-Atlantik 85
Süddeutschland 37
Südost-Europa 48f., 76, 86
Südostorientierung 84
Südpersien 72
Südwestafrika 14
Sues 71
Sueskanal 25, 27, 53, 55, 68, 80
Sylt 71
Syrien 38, 54, 63
Szetschuan 12

Talweg 14
Tanganjika 40
Tanganjika-See 39
Tanger 36, 85
Tibet 12
Tigris 12, 39
Timbuktu 38
Togo 13, 62
Trafalgar 54
Transkaukasien 84
Transkontinentalbahnen 37
Transsahara-Bahn 38
Transvaal 18
Trapezunt 72
Triest 69, 74
Tripolis 19
Troja 37
Tsadsee 38
Tschecho-Slowakei 76
Tunis 36, 55
Türkei 36, 50, 73, 84
Turkestan 53

Ubangi 38
Ubangi-Zipfel 62
Überlandbahnen 39
Überlandstraßen 9
Überlandwege 37, 78
Übervölkerung 4, 5
Uganda-Bahn 57
Ukraine 76, 84
Ungarn 50, 74, 76
Uruguay 15, 85

Valona 73, 74
Venezuela 15
Vereinigte Staaten 6, 8, 25, 29, 59, 77, 79, 81, 84, 86
Verkehrsgebiete 42, 50
Verkehrsgeographie 9
Verkehrsverschiebungen 86
Viktoriasee 13
Vogesen 51, 55
Völkerkunde 3
Völkerwanderung 10, 37, 42
Vorderasien 12, 39, 60, 63, 65, 69, 76
Vorpommern 23

Wahlkreis-Geometrie 1
Wanderungen 8
Warna 73
Wasserstraßen 10, 78
Wasserwege 9
Wasserwirtschaft 10, 13
Weichsel 11, 17, 50, 64f., 76, 79
Weißes Meer 44
Weltverkehr 9, 77
Westafrika 62
Westeuropa 81
Westindien 29, 45
Westpreußen 17, 23
Wiener Kongreß 52
Wilhelm II. 67
Wohnungsbedürfnis 3

Yangtse 57, 59, 68

Zahlungsbilanz 81f., 84

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Natur aller Länder / Religion und Kultur aller Völker
Wissen und Technik aller Zeiten

ÜBERSICHT

Religionswissenschaft	Musik
Philosophie	Erdkunde
Erziehungswesen	Völkerkunde
Geschichte	Land- und Forstwirtschaft
Rechts- und Staatswissenschaft	Naturwissenschaft
Sozialwissenschaft Wirtschaftswissensch.	Medizin
Literaturgeschichte	Mathematik
Bildende Kunst	Technik

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Abteilung Erdkunde

Allgemeine Erdkunde

Herausgegeben von Professor **Dr. Rud. Reinhard**, Leipzig

Die Gestalt der Erde und ihre Darstellung

Oberflächengestaltung

Vulkanismus

Allgemeine Meereskunde und maritime Meteorologie

Fluß- und Seenkunde

Klimatologie

Die Landschaftsgürtel der Erde

Pflanzen- und Tiergeographie

Anthropogeographie

Wirtschaftsgeographie

Verkehrsgeographie

Politische Erdkunde

Länderkunde

Herausgegeben von **Dr. Kurt Krause**, Leipzig

Deutschland
in 2 Bänden

Baltische Länder — Polen

Osteuropa
in 2 Bänden

Nordische Länder

Holland, Belgien, Luxemburg, Schweiz

Frankreich

Die britischen Inseln

Donauländer
in 2 Bänden

Griechisches Mittelmeergebiet

Italien

Iberische Halbinsel

Asien
in 4 Bänden

Nordamerika

Mittel- und Südamerika

Australien und die Südseeinseln

Afrika
in 2 Bänden

Polarländer

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Erschienen sind:

Politische Erdkunde
Von Arthur Dix, Hauptschriftleiter, Berlin

Griechisches Mittelmeergebiet
Von Dr. Otto Maull, Privatdozent an der Universität Frankfurt-M.

Osteuropa, in 2 Bänden
Von Dr. Walter Tuckermann, Privatdozent an der Universität Köln

Die Landschaftsgürtel der Erde, Natur und Kultur
Von Dr. Siegfried Passarge, o. Prof. an der Universität Hamburg

In Vorbereitung:

Die Gestalt der Erde und ihre Darstellung
Von Dr. Walter Behrmann, Professor an der Universität Berlin

Oberflächengestaltung (Morphologie)
Von Dr. Erwin Scheu, Privatdozent an der Universität Leipzig

Vulkanismus
Von Dr. Bergeat, Geh. Bergrat, o. Prof. an der Universität Kiel

Allgemeine Meereskunde und maritime Meteorologie
Von Dr. G. Wüst, Assistent am Institut für Meereskunde Berlin

Deutschland, in 2 Bänden
Von Dr. Bruno Dietrich, Professor an der Universität Breslau

Nordische Länder
Von Dr. Gustav Braun, o. Prof. an der Universität Greifswald

Donauländer, in 2 Bänden: Staatenkunde — Landschaftskunde
Von Dr. Hans Rudolphi, Privatdozent an der Universität Leipzig

Iberische Halbinsel (Spanien, Portugal)
Von Dr. Hans Praesent, Bibliothekar an d. Deutschen Bücherei Leipzig

Nord- und Westasien
Von Dr. Arved Schultz, Privatdozent an der Universität Hamburg

Japanische Inseln
Von Geh. Studienrat Dr. F. W. P. Lehmann, Leipzig

Mittel- und Südamerika
Von Dr. Otto Quelle, o. Prof. an der Universität Bonn

Afrika, in 2 Bänden
Das tropische Afrika und Ägypten — Das subtropische Südafrika
Von Dr. Siegfried Passarge, o. Prof. a. d. Universität Hamburg

Polarländer, Natur und Wirtschaft
Von Dr. Hans Rudolphi, Privatdozent an der Universität Leipzig

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Abteilung Literaturgeschichte

Herausgegeben von **Dr. Paul Merker**,
o. Professor an der Universität Greifswald

Einführung in die literarische Kunst Deutschlands

Deutsche Literatur in 4 Bänden:

I. Mittelalter

II. Reformation, Barock, Aufklärung

III. Sturm und Drang, Klassizismus, Romantik, Realismus

IV. Impressionismus, Expressionismus

Deutsches Theater

Geschichte des deutschen Journalismus

Deutsche Sprachgeschichte

Deutsche Stilistik

Schwedische Literatur

Dänisch-Norwegische Literatur

Flämisch-Holländische Literatur

Englische Literatur

Amerikanische Literatur

Französische Literatur

Italienische Literatur

Spanisch-Portugiesische Literatur

Russische Literatur

Polnische Literatur

Südslavische Literatur

Ungarische und rumänische Literaturen

Altgriechische Literatur

Byzantinische und Neugriechische Literatur

Römische Literatur

Mittel- und Neulateinische Literatur

Indische Literatur

Persische und türkische Literatur

Altsemitische Literaturen

Arabische Literatur

Japanische Literatur

Chinesische Literatur

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Erschienen sind:

Russische Literatur
Von Dr. Alexander Brückner, o. Professor a. d. Universität Berlin

Polnische Literatur
Von Dr. Alexander Brückner, o. Professor a. d. Universität Berlin

Chinesische Literatur
Von Dr. Eduard Erkes, Privatdozent an der Universität Leipzig

Deutsches Theater
Von Dr. Friedrich Michael in Leipzig

In Vorbereitung:

Deutsche Literatur in 4 Bänden:

I. Mittelalter
II. Reformation, Barock, Aufklärung
III. Sturm und Drang, Klassizismus, Romantik, Realismus
Von Dr. Paul Merker, o. Professor an der Universität Greifswald
IV. Die letzten Jahrzehnte der deutschen Dichtung (Impressionismus, Expressionismus)

Deutsche Sprachgeschichte
Von Dr. Walter Ziesemer, Professor an der Universität Königsberg

Schwedische Literatur
Von Dr. Helmut de Boor, Privatdozent an der Universität Greifswald

Dänisch-Norwegische Literatur
Von Dr. Georg Daub, Studiendirektor in Gandersheim a. H.

Englische Literatur
Von Dr. Herbert Schöffler, Privatdozent an der Universität Leipzig

Französische Literatur
Von Dr. Walther Küchler, Professor an der Universität Wien

Italienische Literatur
Von Dr. Viktor Klemperer, o. Professor an der Polytechnischen Hochschule in Dresden

Spanische und Portugiesische Literatur
Von Dr. A. Hämel, Privatdozent an der Universität Würzburg

Byzantinische und Neugriechische Literatur
Von Dr. Carl Dieterich, Professor an der Universität Leipzig

Indische Literatur
Von Dr. Heinrich Zimmer, Privatdoz. a. d. Universität Heidelberg

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Abteilung Philosophie

Herausgegeben von **Dr. Ernst Bergmann**,
Professor an der Universität Leipzig

Systematische Philosophie:

Erkenntnistheorie

Logik

Metaphysik

Ethik

Naturphilosophie

Kulturphilosophie

Rechts- und Staatsphilosophie

Religionsphilosophie

Allgemeine Psychologie

Angewandte Psychologie

Völkerpsychologie

Tierpsychologie

Geschichte der Philosophie:

Chinesische und japanische Philosophie

Indische Philosophie

Griechische Philosophie
von Thales bis Platon

Hellenistische Philosophie
von Aristoteles bis Plotin

Arabische Philosophie

Patristische und scholastische Philosophie

Italienische Philosophie

Französische Philosophie

Englische Philosophie

Holländische Philosophie

Deutsche Philosophie
in 3 Bänden:

I. Die deutsche Mystik
II. Die deutsche Aufklärung
III. Der deutsche Idealismus

Russische Philosophie

Amerikanische Philosophie

Der Geist des 19. Jahrhunderts

Die Philosophie im 20. Jahrhundert

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Erschienen sind:

Griechische Philosophie von Thales bis Platon
Von Dr. Hans Leisegang, Privatdozent an der Universität Leipzig

Hellenistische Philosophie von Aristoteles bis Plotin
Von Dr. Hans Leisegang, Privatdozent an der Universität Leipzig

Patristische und scholastische Philosophie
Von Dr. Johannes Hessen, Privatdozent an der Universität Köln

Französische Philosophie
Von Dr. Karl Vorländer, Professor an der Universität Münster

Der Geist des 19. Jahrhunderts
Von Dr. Ernst Bergmann, Professor an der Universität Leipzig

In Vorbereitung:

Ethik
Von Dr. Hermann Schwarz, Geh. Reg. Rat, o. Professor an der Universität Greifswald

Naturphilosophie
Von Dr. Friedrich Lipsius, Professor an der Universität Leipzig

Kulturphilosophie
Von Dr. Hans Freyer, Privatdozent an der Universität Leipzig

Allgemeine Psychologie
Von Dr. Wilhelm Wirth, Professor an der Universität Leipzig

Angewandte Psychologie
Von Dr. Otto Klemm, Professor an der Universität Leipzig

Holländische Philosophie
Von Dr. Lucien Brulez, Lektor an der Universität Hamburg und Dr. Andreas Jolles, Professor an der Universität Leipzig

Italienische Philosophie
Von Guido de Ruggiero, Professor an der Universität Neapel

Deutsche Philosophie in 3 Bänden:
I. Die deutsche Mystik. II. Die deutsche Aufklärung.
III. Der deutsche Idealismus.
Von Dr. Ernst Bergmann, Professor an der Universität Leipzig

Russische Philosophie
Von Professor E. v. Radloff, Direktor der russischen öffentlichen Bibliotheken zu St. Petersburg

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Abteilung Bildende Kunst

Herausgegeben von **Dr. Wilhelm Waetzoldt,**
Geheimem Regierungsrat, Ministerialrat im Preuß. Ministerium für Wissenschaft, Kunst u. Volksbildung, o. Honorarprofessor an der Universität Berlin

Systematische Kunstgeschichte

Methodik der Kunstbetrachtung
Technik der Künste
Ikonographie
Denkmalpflege
Museumskunde

Geschichte der Kunst

Kunst und Kultur der Vorzeit
Kunst der Naturvölker
Volkskunst
Chinesische Kunst
Japanische Kunst
Persische Kunst
Indische Kunst
Ägyptische Kunst
Griechische Kunst
Römische Kunst
Arabische Kunst
Altchristliche Kunst
Italienische Kunst
Spanische Kunst
Französische Kunst
Englische Kunst
Altamerikanische Kunst
Holländische Kunst
Belgische Kunst
Russische Kunst
Skandinavische Kunst
Kunst der Balkanvölker
Deutsche Kunst
Die Kunst der Gegenwart

Digitized by Google

JEDERMANNS BÜCHEREI

Erschienen sind:

Arabische Kunst
Von Dr. Elisabeth Ahlenstiel-Engel in Berlin

Chinesische Kunst
Von Dr. Ludwig Bachhofer in München

Indische Kunst
Von Dr. Otto Höver, Hagen i. W.

In Vorbereitung:

Museumskunde
Von Dr. Otto Homburger, Direktorialassistent am badischen Landesmuseum in Karlsruhe

Japanische Kunst
Von Dr. Ludwig Bachhofer in München

Hellenistische Kunst
Von Dr. Martin Schede, Kustos an den staatl. Museen in Berlin

Römische Kunst
Von Dr. Herbert Koch, Professor an der Universität Jena

Italienische Kunst, in 3 Bänden
Bis zur Renaissance. *Von Dr. Hans Hildebrandt, Professor an der Technischen Hochschule in Stuttgart*
Im 15. und 16. Jahrhundert. *Von Dr. Hans Kiener in München*
Im 17. und 18. Jahrhundert. *Von Dr. Hans Kiener in München*

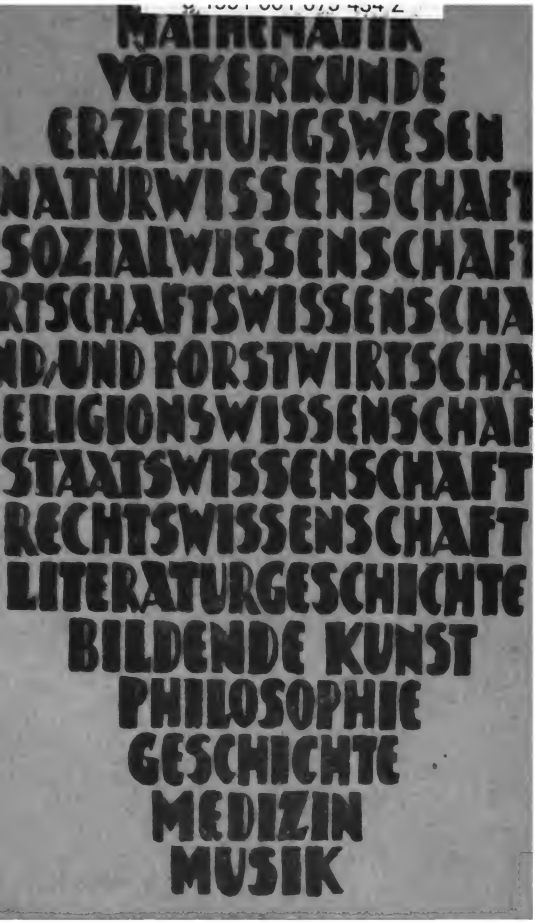
Skandinavische Kunst
Von Dr. A. Dresdner, Privatdozent an der Technischen Hochschule in Berlin

Altamerikanische Kunst
Von Dr. Gerstenberg, Privatdozent an der Universität Halle

Digitized by Google

911
DG42 p7

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MINNESOTA
wils
911 D642pa
Dix, Arthur, 1875-1935.
Politische erdkunde.
3 1951 001 675 434 Z

MATHEMATIK
VÖLKERKUNDE
ERZIEHUNGSWESEN
NATURWISSENSCHAFT
SOZIALWISSENSCHAFT
WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFT
LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT
RELIGIONSWISSENSCHAFT
STAATSWISSENSCHAFT
RECHTSWISSENSCHAFT
LITERATURGESCHICHTE
BILDENDE KUNST
PHILOSOPHIE
GESCHICHTE
MEDIZIN